

UNIVERSITÉ DE GENÈVE
INSTITUT UNIVERSITAIRE DE HAUTES ÉTUDES INTERNATIONALES

Die Donaukommission und die Donaustaaten: Kooperation und Integration

THÈSE

PRÉSENTÉE A L'UNIVERSITÉ DE GENÈVE
POUR L'OBTENTION DU GRADE DE DOCTEUR ÈS SCIENCES POLITIQUES

PAR

FRANZ PICHLER
(AUTRICHE)

THÈSE No 242

EN VENTE CHEZ:
WILHELM BRAUMÜLLER
UNIVERSITÄTS-VERLAGSBUCHHANDLUNG GES. M. B. H.
1090 WIEN, SERVITENGASSE 5

1973

DIE DONAUKOMMISSION UND DIE DONAUSTAATEN

Die Donaukommission und die
Donaustaaten.
Kommission und Staaten.

1894

Verlag v. J. Neumann, Neudamm.

Preis 1/2 M.

Verlag v. J. Neumann, Neudamm.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41545906_0001

UNIVERSITÉ DE GENÈVE
INSTITUT UNIVERSITAIRE DE HAUTES ÉTUDES INTERNATIONALES

Die Donaukommission und die Donaustaaten: Kooperation und Integration

THÈSE

PRÉSENTÉE A L'UNIVERSITÉ DE GENÈVE
POUR L'OBTENTION DU GRADE DE DOCTEUR ÈS SCIENCES POLITIQUES

PAR

FRANZ PICHLER
(AUTRICHE)

THÈSE No 242

EN VENTE CHEZ:
WILHELM BRAUMÜLLER
UNIVERSITÄTS-VERLAGSBUCHHANDLUNG GES. M. B. H.
1090 WIEN, SERVITENGASSE 5

1973

La Commission mixte, composée des doyens des Facultés de droit, des lettres, et des sciences économiques et sociales, et du directeur de l'Institut universitaire de hautes études internationales, sur le préavis de M. Jacques FREYMOND, professeur à l'Université et à l'Institut, de Mme Marlis STEINERT, professeur à l'Institut, et de MM. Miklos MOLNAR et Jean SIOTIS, professeurs à l'Institut, autorise l'impression de la présente thèse, sans entendre par là exprimer d'opinion sur les propositions qui y sont énoncées.

Genève, le 10 novembre 1972

Pour la Commission mixte:

Jacques FREYMOND

Directeur de l'Institut universitaire



Thèse No 242

All rights reserved

© 1973 by Wilhelm Braumüller

Universitäts-Verlagsbuchhandlung Ges. m. b. H., A-1092 Wien

Preface

It is a rare privilege to introduce a book which combines so well scientific value and timeliness. Dr. Franz Pichler offers us a truly interdisciplinary study of an institution which has played in the past, continues to play and will certainly play in the future, a crucial role in the development of relations among the riparian states of the Danube.

Dr. Pichler chose to study a complex set of problems referring to the relations among Danubian states since the Second World War. He has done this by using the tools of analysis of history, law, economics and political science. Indeed, any other approach would have led to a dead-end, given the intricate interconnections between the economic, political and institutional aspects of the history of the Danube Commission since 1948. Although the author has consistently avoided any unjustified conclusions and has limited his analysis to those data derived from the empirical study of the Commission's activities, the lessons to be drawn go far beyond its institutional boundaries.

The Danube Commission was resuscitated after the Second World War as an institution bringing together only the riparian states. Although the majority of its members were allied to the Soviet Union, since its inception, two of the member states did not belong to the group of socialist states allied to the Soviet Union. Later, a member of NATO started playing an increasingly active role. In many respects, therefore, the Commission may be considered as a prototype for East-West cooperation in a narrowly defined functional field. Although decision-making in the Commission is cumbersome and sometimes frustratingly slow and in spite of the fact that its secretariat remains largely powerless, it has functioned quite effectively as an instrument of East-West cooperation. The principle of unanimity has protected those in the minority from being forced into decisions to which they objected and the search for a consensus has often resulted in constructive compromise.

At a time when Europe is searching for new forms of cooperation among states and societies with different socio-economic systems, the lessons to be drawn from the Danube Commission's experience are not to be neglected. The results of its activities have not been spectacular and many crucial problems remain to be solved. Nevertheless, the persistent effort by all member states to reach agreement and to settle all problems which can be settled, at a given historical period, should be underlined.

Although Dr. Pichler refrains from any ivory tower pronouncements concerning the future of the Commission, it is quite obvious that it has reached a point in its development where some drastic reforms have become necessary. These are essentially of an institutional and administrative nature

but they do carry clear political overtones. In particular, the unwillingness of several member states to allow the secretariat to strengthen its position and assume more directly executive functions, represents a serious obstacle in the development of its activities. Several other international organizations of a strictly functional nature find themselves, at present, in the same position. The Cooperation among national administrations can never be a substitute for action undertaken by an international secretariat, working in the interests of all member states but at the same time assuming certain independent initiatives. It is no longer necessary to underline the fact that states are willing to cooperate at a higher level than the one determined by their collective decision-making and such levels of cooperation can only be reached if an international administration is allowed to take certain initiatives and propose to the member states certain courses of action. In such cases formal decisions may not be necessary and a consensus could usefully take the place of formal machinery.

At the economic and financial level, it is clear that the present arrangements, under which each state is responsible for work undertaken on its section of the Danube, are an anachronism. Joint projects aimed at the solution of certain specific technical or navigational problems, are the only rational solution given the present needs. If this is recognized, recourse to international economic and financial institutions which can either be regional, sub-regional or universal may be the only solution. In the context of the present détente and the holding of the Conference on Security and Cooperation in Europe, such solutions are no longer Utopian.

The Danube Commission seems to have suffered for too long from generalized ignorance of its activities and potential for the future. The work undertaken by Dr. Pichler will therefore close an important gap in our understanding of the problems facing European states in their efforts to obtain a higher level of security and cooperation. Although Dr. Pichler refrains from stating it explicitly, it is our view that the Danube Commission certainly represents an important pillar in the overall European peace system.

Jean Siotis

15 September 1973
Geneva

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Preface	V
Abkürzungsverzeichnis	X
Vorwort des Autors	XI
 Einführung	1
1. Politische und wirtschaftliche Probleme der Donauregion seit 1945	1
1.1. Politische und militärische Beziehungen der Donaustaaten	1
1.2. Wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen EWG und RGW	2
1.3. Heterogene Struktur der Donaustaaten	4
2. Zielsetzung, Aufgaben und Struktur der Donaukommission	5
2.1. Zielsetzung	5
2.2. Aufgaben	6
2.3. Struktur	7
3. Integration der Donaustaaten in der Donaukommission	9
3.1. Funktionalismus und Ost-West-Kooperation	9
3.2. Grenzen des Integrationsprozesses	12
 I Teil: Die Entwicklung der Ost-West-Kooperation auf der Donau	15
1. Kapitel: Die Belgrader Konferenz 1948	15
1. Vorverhandlungen zur Belgrader Konferenz	15
1.1. Politische Fragen	15
1.2. Wirtschaftliche Fragen	17
2. Belgrader Konferenz	20
2.1. Gültigkeit der Pariser Konvention von 1921	21
2.2. Prinzip der freien Schifffahrt	23
2.3. Kontrolle und Verwaltung durch die Uferstaaten	26
2. Kapitel: Der Kominformkonflikt in der Donaukommission	29
1. Politische und wirtschaftliche Ursachen des Konfliktes	29
2. Auswirkungen des Kominformkonfliktes auf die Donaukommission	32
3. Beendigung des Kominformkonfliktes	40
3.1. Politische und wirtschaftliche Hintergründe	40
3.2. Normalisierung der Beziehungen Jugoslawiens zur UdSSR und deren Verbündeten	41

	Seite
3. Kapitel: Die Öffnung der Donaukommission nach dem Westen	45
1. Beginn der Zusammenarbeit im RGW	45
1.1. Verträge bezüglich der Donauschifffahrt	46
1.2. Zusammenarbeit der Donauschifffahrtsgesellschaften	48
1.3. Ausbau der Donau durch Kraftwerke	50
2. Österreich: Abschluß des Staatsvertrages und Beitritt zur Donau- kommission	53
2.1. Entwicklung vor dem österreichischen Staatsvertrag 1955	53
2.2. Abschluß des österreichischen Staatsvertrages	54
2.3. Beitritt Österreichs zur Donaukommission	57
3. Zusammenarbeit der Donaukommission mit der Europäischen Wirt- schaftskommission (ECE)	59
3.1. Beginn und Zielsetzung dieser Zusammenarbeit	59
3.2. Mitarbeit der Donaukommission an den Projekten der ECE	61
3.3. Kontakte mit anderen internationalen Organisationen	63
4. Teil: Die beginnende Integration auf der Donau	65
1. Der Bau des Eisernen-Tor-Kraftwerkes	66
1.1. Ansuchen an die Donaukommission um Finanzierung	66
1.2. Weitere Verhandlungen mit den Donaustaaten	70
1.3. Zusammenarbeit Rumäniens mit Bulgarien	72
2. Die Zusammenarbeit der ČSSR, Ungarns und Österreichs auf der Donau	73
2.1. Allgemeine politische Zusammenarbeit	73
2.2. Kraftwerksprojekt Bratislava-Wolfsthal	75
2.3. Ausbau des Donau-Oder-Elbe-Kanals	76
2.4. Errichtung der Sonderstromverwaltung Gabčíkovo-Gönyü	78
2.5. Krankenversorgung der Donauschiffer	81
3. Die Mitarbeit der BRD in der BK	82
3.1. Politische Probleme	82
3.2. Rhein-Main-Donau-Kanal	84
II. Teil: Die Struktur und die Aufgaben der Donaukommission	87
1. Kapitel: Die Struktur der Donaukommission	87
1. Entscheidungsorgane	88
1.1. „Ständige Vertreter“ bei der Donaukommission	89
1.2. Plenartagungen der Donaukommission	91
1.3. Arbeits- und Expertengruppen	94
1.4. Sekretariat der Donaukommission	95
1.5. Schlichtungskommission	99
2. Entscheidungsprozeß	100
2.1. Bestimmungen der Belgrader Konvention	100

	Seite
2.2. Entscheidungen der Donaukommission	103
2.3. Kräfteverhältnis in der Donaukommission	105
2. Kapitel: Die Aufgaben der Donaukommission	108
1. Ausbau der Donau	108
1.1. Maßnahmen der Donaukommission	108
1.2. Investitionen der Donaustaaten	109
2. Entwicklung der Schifffahrt	116
2.1. Vereinheitlichung der Signalanlagen und der Rechtsvorschriften . . .	116
2.2. Wettervorhersage und Maßnahmen gegen die Eisbildung auf der Donau	117
2.3. Verbesserung der Schifffahrtstechnik	118
2.4. Einfluß der Donaukommission auf die Tarifpolitik der Schifffahrts- gesellschaften	119
2.5. Entwicklung des Güterverkehrs und des Handels	121
2.6. Entwicklung der Donaufлотten	124
3. Komplementäre Bereiche des Donauausbaues	125
3.1. Entwicklung der Industrie und der Häfen	126
3.2. Wasserwirtschaft	129
3.3. Bewässerung und Stromerzeugung	129
Zusammenfassung	131
1. Ausgangspunkt der Untersuchung	131
2. Beurteilung der Integrationsprozesse	132
3. Ausblick	133
Tabellen	135
1. Karte der DST (siehe Ende des Buches)	135
2. Organigramm der DK	135
3. Aufteilung der Nationalitäten im Sekretariat der DK	136
4. Transportvolumen auf der Donau (Skizze)	137
5. Transportvolumen auf der Donau	138
6. Entwicklung der Donaufлотten	139
Bibliographie	141
1. Quellen	141
2. Literatur	150
Konventionen	159
1. Pariser Konvention (1921)	159
2. Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau (1948) . . .	164
3. Geschäftsordnung der Donaukommission (1971)	177
Namensverzeichnis	183
Index	185
Karte	187

Verzeichnis der Abkürzungen

BK	Belgrader Konvention 1948
Bkf	Belgrader Konferenz
BRD	Bundesrepublik Deutschland
CD/SES	<i>Commission du Danube</i> , Sessions I—XXX (Sitzungsprotokoll der Donaukommission)
DDSG	Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft (Wien)
DOE	Donau-Oder-Elbe-Kanal (Projekt)
DK	Donaukommission 1948, Budapest
DST	Donaustaats(en)
ECE	„ <i>Economic Commission for Europe</i> “, Vereinte Nationen (Genf)
ECOSOC	Wirtschafts- und Sozialrat, Vereinte Nationen
EDK	Europäische Donaukommission 1856 bis 1938
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
ETV	Eiserne-Tor-Verwaltung
ETK	Eisernes-Tor-Kraftwerk
GO	Geschäftsordnung der Donaukommission
IAEA	<i>International Atomic Energy Agency</i>
IDK	Internationale Donaukommission 1921—1938
JL	<i>Jugoslavski Lloyd</i>
LBY	<i>Livre Blanc Yougoslave</i> (Jugoslawisches Weißbuch)
NED	<i>Notes et Etudes Documentaires, Documentation Française</i>
OMM	<i>Organisation Météorologique Mondiale</i> , Genf
OEH	Österreichische Osthefte
PK	Pariser Konvention 1921
RGW	Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe (COMECON)
RGDIP	<i>Revue générale du Droit International Publique</i>
RMD	Rhein-Main-Donau-Kanal
SDP	Sowjetische Donauschiffahrtsgesellschaft
STV	Österreichischer Staatsvertrag 1955
SSV	Sonderstromverwaltung
UIT	<i>Union Internationale des Télécommunications</i> (Genf)
WPO	Warschauer-Pakt-Organisation
ZA	Zusammenarbeit

Vorwort des Autors

Die vorliegende Arbeit, die im wesentlichen den Zeitraum von 1948 bis 1971 umfaßt, wurde in den Jahren 1969 bis 1972 unter der Leitung von Professor Jean Siotis am „Institut Universitaire de Hautes Etudes Internationales“ in Genf (Schweiz) durchgeführt. Diese Arbeit bringt auf Grund meiner persönlichen Gespräche in den Donaustaaten sowie durch die Teilnahme als Beobachter an Sitzungen der Donaukommission in Budapest zahlreiche interessante Details über die Kooperation der Donaustaaten, da die Donaukommission immer wieder die politischen Auseinandersetzungen zwischen den einzelnen Staaten in dieser Region reflektiert. Allerdings bin ich mir bewußt, daß der theoretische Teil dieser Arbeit auf Grund der schwierigen empirischen Untersuchungen (in fast jedem Donaustaat wird eine andere Sprache gesprochen) etwas zu kurz gekommen ist.

Daher sehe ich es als eine persönliche Verpflichtung an, in den kommenden Jahren die Theorie der internationalen Beziehungen vor allem von Seiten der politischen Ökonomie her kritisch zu untersuchen, da die rechtlichen und organisatorischen Phänomene sowie das Verhalten von Einzelpersonen, die in dieser Arbeit behandelt werden, als sekundäre Faktoren im untersuchten System zu bezeichnen sind, die die eigentlichen wirtschaftlichen Interessen der Gruppen bzw. Klassen in den einzelnen Donaustaaten verdecken. Für die Möglichkeit der Durchführung dieser Arbeit danke ich vor allem dem Direktor und den Professoren des „Institut Universitaire de Hautes Etudes Internationales“ (Jacques Freymond, Miklós Molnár, Jean Siotis und Marlies Steinert), ferner den Professoren Milan Bartos (Belgrad), Vladimir Koutikov (Sofia) und Stefan Verosta (Wien). Weiters bin ich Herrn Andreas Adossides, ECE Genf, den Herren des Bundesministeriums für Auswärtige Angelegenheiten in Wien, Botschafter Dr. Emanuel Treu, Botschafter Dr. Kurt Enderl und Gesandten Dr. Otto Maschke sowie den Direktoren der Donaukommission Dipl.-Ing. Luka Kapikraian und Dr. G. Fekete in Budapest zu großem Dank für die Bereitstellung von Materialien und die Teilnahme an den Tagungen der Donaukommission verbunden.

Die Finanzierung dieser Arbeit erfolgte unter anderem durch die „Carnegie Foundation for International Peace“ (Genf), den „Adolf-Schärf-Fonds“ und den „Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung in Österreich“, beide in Wien, sowie durch die Universität Genf.

Herrn Botschafter DDr. Josef Schöner und Frl. Erika Führer von der „Österreichischen Gesellschaft für Außenpolitik und Internationale Beziehungen“ gebührt besonderer Dank für die Herausgabe und die Verbreitung dieser Arbeit.

Von Seiten des Österreichischen Ost- und Südosteuropainstitutes erhielt ich vor allem von den Professoren Dr. K. Wessely und Dr. J. Breu sowie Herrn Walter Lukan wertvolle Hinweise.

Für die Mithilfe bei den Schreibarbeiten danke ich besonders Frl. Evelyne Kruta, Christa Hainsching und Christel Purucker; Frl. Purucker hat mir durch ihre aufopfernde Kameradschaft das Durchhalten bis zur endgültigen Drucklegung möglich gemacht.

Abschließend sei dem Kartographen, Herrn Hans Putz, den Angestellten der Druckerei Gerin sowie der Leitung und den Angestellten des Wilhelm-Braumüller-Verlages, Wien, herzlichst gedankt.

Wien, im September 1973

EINFÜHRUNG

Diese Arbeit untersucht die Kooperationsbereitschaft der Donaustaaten, die verschiedenen politischen, wirtschaftlichen und militärischen Systemen in Europa zuzuordnen sind. Die Donaukommission wurde deshalb gewählt, da über diese genügend Material seit 1948 besteht und deren Tätigkeit die wirtschaftlichen und politischen Beziehungen der Donaustaaten seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges widerspiegelt. Während hier zuerst die allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Beziehungen der Donaustaaten erörtert werden, wird in der Folge auf die Zielsetzung, Struktur und die Aufgaben der Donaukommission hingewiesen und zum Schluß versucht, die Grenzen des Integrationsprozesses der Donaustaaten in dieser technischen Kommission zu erfassen.

1. Politische und wirtschaftliche Probleme der Donauregion seit 1945

1.1. Politische und militärische Beziehungen der Donaustaaten:

Die Donauregion stand seit Jahrhunderten im Mittelpunkt kriegesischer Auseinandersetzungen zwischen den europäischen Großmächten. Durch den Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie im Jahre 1918 wurde ein Zwischenraum zwischen Deutschland und der Sowjetunion geschaffen, wodurch die Nachfolgestaaten der Monarchie abwechselnd in den deutschen oder sowjetischen Einflußbereich kamen. Der Krieg Hitler-Deutschlands gegen die UdSSR und die Besetzung der Donaustaaten durch die deutschen Truppen diente vor allem der Expansion des deutschen Kapitals in die weniger entwickelten Gebiete Ost- und Südosteuropas und hatte schließlich die Vernichtung ganzer Bevölkerungsgruppen zur Folge.

Die russische Revolution im Jahre 1917 und die Errichtung von sozialistischen „Volksdemokratien“ in der ČSSR, Ungarn, Rumänien und Bulgarien nach 1945 führten zur Abkehr vom westeuropäischen Kapitalismus und damit zur Aufhebung der kapitalistischen Arbeitsteilung, die Europa in entwickelte Industriestaaten (Westeuropa) und Agrarstaaten (Osten und Südosten Europas) unterteilte.

Die Aufteilung Europas auf den Konferenzen von Teheran und Jalta zwischen den westlichen Großmächten und der UdSSR in getrennte Einflusssphären führte schließlich zu einer militärischen und wirtschaftlichen Teilung Europas.

Durch die Zwistigkeiten zwischen den USA und der UdSSR über die Durchführung der Beschlüsse von Jalta und Teheran kam es zum Ausbruch des „Kalten Krieges“ und damit gleichzeitig zu einer Verhärtung der wirtschaftlichen Fronten in Europa. Die Ablehnung des Marshallplanes von Seiten

der UdSSR und der anderen sozialistischen Staaten im Jahre 1948 führte automatisch zu einer wirtschaftlichen Isolierung der sozialistischen Staaten und damit des 1949 gegründeten „Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ (RGW). Die Errichtung der NATO im Jahre 1949, die Wiederbewaffnung sowie der sich wiederbelebende wirtschaftliche Expansionismus der BRD (Bundesrepublik Deutschland) führten in der Folge zu Gegenreaktionen auf Seiten der UdSSR und ihrer Verbündeten.

Unter anderem mußte sich Österreich im Staatsvertrag vom 15. Mai 1955 zum Verbot des militärischen und wirtschaftlichen Anschlusses an die BRD verpflichten. (Art. 4 des Österreichischen Staatsvertrages vom 15. Mai 1955);¹ einen Tag vorher wurde der Warschauer Pakt gegründet, der den militärischen Zusammenhalt der Truppen der UdSSR mit ihren Verbündeten sichern sollte.

Die Intervention der UdSSR in Ungarn im Jahre 1956 und in der ČSSR im Jahre 1968 sowie die Errichtung von Militärdiktaturen in Griechenland und in der Türkei im Rahmen der NATO sind als unmittelbare Folgen dieser militärischen und wirtschaftlichen Teilung des europäischen Kontinents anzusehen. Die Forderung nach dem Abbau der militärischen Teilung Europas wurde daher auf den vorbereitenden Tagungen für eine „Europäische Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit“ sowohl im Osten als auch im Westen laut; die Vorschläge Rumäniens bezüglich der Schaffung einer kernwaffenfreien Zone im Balkan sowie die gegenseitige ausgewogene Truppenreduzierung in Europa könnten den Ausgangspunkt dafür bilden.² Während die militärische Teilung Europas in NATO- und Warschauer-Pakt-Staaten zwar ein Faktum darstellt, so ist die wirtschaftliche Teilung Europas von schwerwiegender Bedeutung für die Kooperation von Ost und West als die militärische Teilung. Daher müßte die vorgeschlagene gegenseitige Truppenreduzierung in Europa von einer funktionalen wirtschaftlichen Zusammenarbeit zwischen der erweiterten Europäischen Gemeinschaft und dem Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe begleitet werden.

1.2. Wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen EWG und RGW

Während die militärische Teilung Europas eine Folge des Zweiten Weltkrieges war, so war die wirtschaftliche Teilung Europas eine Folge der jahrhundertelangen ungleichen Nord-Süd-Beziehungen zwischen den hochentwickelten kapitalistischen Industriestaaten Westeuropas und den damaligen Agrarstaaten Ost- und Südosteuropas.

¹ *Bundesgesetzblatt der Republik Österreich*, BGBl. 39/1955.

² „Von besonderer positiver Wirkung auf die allgemeine politische Atmosphäre ist die Herstellung regionaler Abkommen, die Entwicklung gutnachbarlicher Beziehungen in allen geographischen Räumen unseres Kontinents sowie aller Kontinente. In diesem Sinne hält Rumänien es für notwendig, daß sämtliche interessierte Regierungen ihre Bemühungen um die breite Entwicklung der zwischenstaatlichen Beziehungen im Balkanraum fördern, um die Verwandlung dieses Raumes in eine Zone des Friedens, des friedlichen Zusammenlebens, in eine kernwaffenfreie Zone verstärken.“

Ceausescu, Nicolae, *Rumänien auf dem Weg des Sozialismus — Reden, Aufsätze Interviews*. Hrsg. Waldemar Besson und Gerd Klaus Kaltenbrunner, Verlag Rombach, Freiburg im Breisgau, 1971, S. 211 (diese Rede wurde im Jahre 1970 gehalten).

Ursache dieser Teilung war die Entwicklung des modernen Kapitalismus in England, Frankreich und Deutschland im 19. Jh., der nicht nur den südost-europäischen Agrarstaaten, sondern auch dem halb feudalen zaristischen Rußland die Rolle von Rohstofflieferanten zuteilte.³ In den Handelsbeziehungen zwischen dem Norden und Süden Europas drückte sich dieser Gegensatz zum Beispiel in der Lieferung deutscher Maschinen nach Rumänien und rumänischen Weizens nach Deutschland aus. Die Bilanz der Donauschifffahrt in der Zwischenkriegszeit und in den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg weist ebenfalls auf diese Nord-Süd-Beziehung hin. Während sich jedoch die Donaustaaten nach 1945 aus dieser kapitalistischen Arbeitsteilung durch eine rapide Industrialisierung — im Anschluß an die UdSSR — befreien konnten, so wurden die Donaustaaten durch die Entwicklungsländer in Afrika und Asien als Rohstofflieferanten ersetzt.

Allerdings unterscheiden sich die westeuropäischen und nordischen Staaten einerseits und die ost- und südosteuropäischen Staaten andererseits nicht nur im Grad der wirtschaftlichen Entwicklung, sondern auch in der Form der Integration:

Während die EWG eine gemeinsame Außenpolitik im Namen der „Gemeinschaft“ verwirklichen will, hat der RGW nicht das Recht, nach außen hin im Namen seiner Mitglieder aufzutreten. Während in der EWG die großen Monopole (Kohle, Stahl, Elektroindustrie, Chemische Erzeugung usw.) die Triebkräfte der Integration sind, ist die Integration der RGW-Staaten auf die „internationale sozialistische Arbeitsteilung“ ausgerichtet.⁴

In dieser sozialistischen Arbeitsteilung, in der Kosten und Nutzen auf die Partner besser aufgeteilt werden, gibt es keine „vertikale“ (wie im Kapitalismus), sondern nur eine „horizontale“ Arbeitsteilung, bei der beide Partner ihre Produktivkräfte (Kapital, Arbeit, Land) behalten, ohne damit den anderen zu durchdringen; es werden Rohstoffe gegen Rohstoffe oder Fertigwaren gegen Fertigwaren — dem wirtschaftlichen Entwicklungsgrad ent-

³ Rosa Luxemburg schreibt über die im 19. Jh. und Anfang des 20. Jh. stattgefundene Ausdehnung des westeuropäischen Kapitalismus im ost- und südost-europäischen Raum: „In Wirklichkeit gibt es neben alten kapitalistischen Ländern in Europa selbst Länder, in denen bäuerliche und handwerksmäßige Produktion bis jetzt sogar stark überwiegen, wie Rußland, der Balkan, Skandinavien, Spanien ... Durch den Ruin der primitiven naturalwirtschaftlichen bäuerlich-patriarchalischen Verhältnisse jener Länder öffnet das europäische Kapital dort dem Warenaustausch und der Warenproduktion das Tor, verwandelt ihre Einwohner in Abnehmer für kapitalistische Waren und beschleunigt zugleich gewaltig die eigene Akkumulation durch direkten massenhaften Raub an Naturschätzen und aufgespeicherten Reichtümern der unterjochten Völker.“

Luxemburg, Rosa, *„Die Akkumulation des Kapitals“* (Was die Epigonen aus der Marxschen Theorie gemacht haben), Vereinigung Internationaler Verlags-Anstalten GmbH., Berlin SW 61, 1923, S. 395—396.

⁴ Über die parallele Entwicklung von EWG und RGW vgl. den Einführungsbericht von F. A. M. Alting von Geusau und Wojciech Morawiecki auf der 2. Konferenz der Dotation Carnégie pour la Paix Internationale (Carnegie Endowment for International Peace), *International Organizations in Europe and the Changing European System*, Genf, 1972, S. 11—42.

sprechend — getauscht sowie in gemeinsamen Unternehmen versucht, die Kosten und den Nutzen gemeinsam aufzuteilen.

Obwohl sich die Europäische Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (ECE) seit 1947 bemühte, die wirtschaftliche Blockbildung durch Intensivierung der Handelsbeziehungen zwischen Ost und West sowie die Schaffung eines gemeinsamen Straßen- und Binnenschiffahrtsnetzes zu überwinden, besitzen die EWG und der RGW keine institutionelle Verbindung miteinander. Eine „offizielle“ Verbindung zwischen beiden Wirtschaftsorganisationen ist allerdings im Falle des Rhein-Main-Donaukanals gegeben, da im Rahmen der erwähnten ECE sowohl die Vertreter der EWG-Transportdirektion als auch Techniker und Wirtschaftsfachleute des RGW an diesem Projekt zusammenarbeiten.⁵

Im Hinblick auf den Handel und den kulturellen Austausch haben sich zahlreiche bilaterale Kommissionen zwischen West und Ost gebildet, ohne die gegenseitige Anerkennung von EWG oder RGW zu beinhalten. Im Rahmen der wissenschaftlich-technischen Kooperation zwischen Ost und West gibt es einen geregelten Austausch von Forschern zwischen dem CERN, dem die OECD-Staaten angehören und der Forschungsstätte für Kernenergiephysik der RGW-Staaten in Dubna (UdSSR); allerdings gibt es keine gesamt-europäische Organisation, die die Forschungspolitiken in Ost und West aufeinander abstimmen könnte.⁶

1.3. Heterogene Struktur der Donaustaaten

Auf Grund der militärischen und wirtschaftlichen Teilung Europas haben sich seit 1945 in der Donauregion Staaten herausgebildet, die verschiedene politische und wirtschaftliche Strukturen aufweisen. Die BRD ist Mitglied der EWG, der OECD und der NATO; Österreich und Jugoslawien sind neutrale Staaten, wobei Österreich ein marktwirtschaftliches System und Jugoslawien ein sozialistisches Planwirtschaftssystem besitzt. Bulgarien, ČSSR, Rumänien, Ungarn und die UdSSR sind Mitglieder des Warschauer Paktes und des RGW und verfügen über ein sozialistisches Planwirtschaftssystem.

Aus der vorliegenden Skizze ist ersichtlich, daß die Donaustaaten (in der Folge mit DST abgekürzt) zwar verschiedenen wirtschaftspolitischen und militärischen Gruppen angehören, im Falle der Donaukommission (DK) und der Organisation der Donauschiffahrtsgesellschaften (Bratislava-Abkommen 1955) jedoch kooperieren.

Die DST kooperieren ebenfalls in den diversen Projekten der ECE wie im Falle des Rhein-Main-Donaukanals. Im Falle der Donauschiffahrt und des

⁵ Siehe das Interview des österreichischen Bundeskanzlers Bruno Kreisky in der „Welt am Sonntag“ vom 26. September 1971; während dieser die Konvergenztheorie ablehnt, hält er eine Zusammenarbeit zwischen beiden Blöcken am Projekt des Rhein-Main-Donau-Kanals für realistisch.

⁶ Über die wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit zwischen EWG und RGW siehe den Forschungsbericht von mir, *Analyse der bilateralen und multilateralen Wissenschaftsbeziehungen Österreichs*, Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung, Wien, 1972, S. 2 ff. (Druck in Vorbereitung).

Land	Wirtschaftspolitik			Verteidigung			Funktionale ZA			
	EWG	EFTA	OECD	RGW	NATO	Neutral	WPO	ECE	DK	BA
BRD	×		×		×			×	Beob.	×
Österreich		×	×			×		×	×	×
Jugoslawien			Beob.	Beob.		×		×	×	×
ČSSR				×			×	×	×	×
Bulgarien				×			×	×	×	×
Rumänien				×			×	×	×	×
Ungarn				×			×	×	×	×
UdSSR				×			×	×	×	×

WPO = Warschauer-Pakt-Organisation 1955

BA = Bratislava-Abkommen 1955

BRD = Beobachterstatus bei der DK seit 1958

DK = Donaukommission

Donausausbaues handelt es sich um eine konkrete Zusammenarbeit der DST, die ebenfalls eine auf diesen Bereich begrenzte Integration der DST mit sich bringt.

Da die Donauschifffahrt und der Ausbau der Donau sowohl in Ost und West in staatlicher Hand sind und konkrete technische Maßnahmen erforderlich machen, konnte sich in diesem Falle eine funktionale Zusammenarbeit zwischen den politisch divergierenden DST herausbilden. Die Ziele und Grenzen dieser Zusammenarbeit — auf Grund der verschiedenen politischen und wirtschaftlichen Systeme — werden im folgenden behandelt.

2. Zielsetzung, Aufgaben und Struktur der Donaukommission

2.1. Zielsetzung der Donaukommission:

Die Präambel der Belgrader Konvention (BK) aus dem Jahre 1948 sagt über die Zielsetzung der DK: „... vom Wunsche geleitet, die freie Schifffahrt auf der Donau gemäß den Interessen und den Souveränitätsrechten der Donaustaaten zu sichern, sowie die wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen der Donaustaaten untereinander und mit den anderen Staaten zu festigen.“

Die Durchführung dieser Zielsetzung wird in der BK der DK übertragen, die nur aus den Vertretern der Uferstaaten besteht. Während die *Europäische Donaukommission* (EDK), die 1856 im Friedensvertrag von Paris konstituiert wurde, aus den Vertretern Frankreichs, Österreichs, Großbritanniens, Preußens, Rußlands, Sardiniens und der Türkei bestand, wurde die neue DK auf Grund der schlechten Erfahrungen Rumäniens mit der EDK und Jugoslawiens mit der ungarischen Eisernen-Tor-Verwaltung nur aus den Vertretern der Uferstaaten zusammengesetzt. Damit kam die UdSSR 1948 einem langgehegten Wunsche der sozialistischen DST nach, die sich anlässlich der politischen und wirtschaftlichen Veränderungen im Donauraum nach dem Zweiten Weltkrieg

auch eine für die Uferstaaten *gerechtere Regelung* der Donauschifffahrt erhofften.

Gleichzeitig wurden 1948 auf der *Belgrader Konferenz* die USA, Großbritannien und Frankreich von der zukünftigen Regelung der Donauschifffahrt ausgeschlossen und eine Beziehung der neuen DK zu den Vereinten Nationen von den sozialistischen Staaten abgelehnt.

Während der *Beitritt der BRD* 1948 durch den Art. 2 der Belgrader Konvention (BK) indirekt vorgesehen ist, sollte der *Beitritt Österreichs* zur DK nach dem erfolgreichen Abschluß des Staatsvertrages möglich werden.⁷

In den Jahren 1948 bis 1971 hat sich die Zielsetzung der DK entsprechend dem politischen Kräfteverhältnis in Europa gewandelt: während 1948 bis zum Tode Stalins 1953 die DK im wesentlichen eine Organisation der Kominform war und die unabhängige Linie Jugoslawiens bekämpfte, so ermöglichte die DK ab 1955 die Öffnung der sozialistischen Staaten zum Westen, was durch die Verleihung des Beobachterstatus an Österreich und die BRD im Jahre 1957 sowie die Verbindung mit der ECE (UNO) dokumentiert wurde. Die Koordination der nationalen Ausbaupläne der Donau seit 1962 mit dem Hinblick auf die Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals im Jahre 1981 und der unmittelbaren wirtschaftlichen Kooperation der Donauregion mit der Rheinregion hängt mit der weltweiten Entspannung zwischen der UdSSR und den Vereinigten Staaten zu Beginn der sechziger Jahre zusammen.

Im Rahmen der geplanten Europäischen Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit wird die Kooperation auf der Donau und das völkerverbindende Beispiel der DK sicherlich nicht unbeachtet bleiben, da die DK ein Modell für die funktionale Kooperation von Mitgliedern der EWG, Neutralen und Mitgliedern des RGW darstellt.

2.2. Aufgaben der Donaukommission:

Die vorhin beschriebene Zielsetzung der DK wird durch die Vertreter der DST in der DK und das Sekretariat der Kommission im Rahmen der BK angestrebt. Zielsetzung, Aufgaben und Struktur⁸ der Kommission unterliegen einem ständigen Wandel, der von den wirtschaftlichen und politischen Beziehungen zwischen den nationalen Verwaltungen der DST abhängig ist. Die Aufgaben der DK wurden in der BK sehr präzise formuliert und beziehen sich auf die Gewährung der *Schiffahrtsfreiheit* im Sinne des Art. 1 BK sowie die Verbesserung der Schifffahrt durch den Ausbau der Donau von Seiten der Uferstaaten. Zu diesem Zweck koordiniert die Kommission die nationalen Ausbaupläne für die Donau, sie vereinheitlicht die Rechtsvorschriften bezüglich der Schifffahrt sowie die Signalanlagen auf der Donau, sie koordiniert die Wasserstandsberichte und Wettervorhersagen und sammelt schließlich die für die Schifffahrt relevanten statistischen Daten (Art. 8, a bis k, der BK).

Allerdings ist der Ausbau der Donau durch die DST nicht sosehr von der Schifffahrt als vom Interesse dieser Staaten an der Energiegewinnung durch

⁷ Annex I der Belgrader Konvention 1948, siehe Text im Anhang.

⁸ Unter „Struktur“ wird hier der Entscheidungsprozeß in der Kommission auf Grund der jeweiligen Machtverhältnisse verstanden.

Wasserkraftwerke, der Schaffung neuer Bewässerungsanlagen für die Trockengebiete im Südosten Europas sowie der Möglichkeit neue Industrieanlagen und Erholungsplätze entlang der Donau zu schaffen, bestimmt. Durch die konkrete politische Situation in der Donauregion und dem vorhandenen politischen Mißtrauen zwischen den einzelnen Uferstaaten hat die DK die in Art. 8 der BK vergebenen Aufgaben buchstabengetreu zu befolgen getrachtet, ohne sich an die schwierigeren wirtschaftlichen Probleme des Donauausbaues heranzuwagen. Die Gründung einer für alle DST zuständigen Kraftwerksgesellschaft mußte daher bis heute unterbleiben.

2.3. Struktur der Donaukommission:

Wie bereits erwähnt, besteht die Kommission nur aus den Vertretern der Uferstaaten, nämlich der BRD (als Beobachter), Bulgarien, ČSSR, Jugoslawien, Österreich, Rumänien, UdSSR und Ungarn (Art. 5 BK). Unabhängig von der verschiedenen Größe der DST besitzt jeder Staat eine Stimme, wobei grundsätzlich seit 1955 einstimmige Beschlüsse gefaßt werden. Allerdings sieht die BK aus dem Jahre 1948 Mehrheitsbeschlüsse vor: Art. 11 der BK verlangt für die Gültigkeit eines Beschlusses die Mehrheit aller anwesenden Mitglieder, wobei zumindest 5 Mitglieder (ohne BRD hat die DK insgesamt 7 Mitglieder) anwesend sein müssen. Laut Art. 10, 12 und 13 der BK wird die Mehrheit aller Mitglieder (das sind derzeit zumindest 4 Mitglieder) bei schwerwiegenden Entscheidungen verlangt. Es handelt sich dabei um die Beschlußfassung über das Budget der Kommission (Art. 10 BK), die Koordinierung der nationalen Ausbaupläne und die Vereinheitlichung der Rechtsvorschriften (Art. 12 BK) sowie die Verlegung des Sitzes der Kommission (Art. 13 BK).

Das jeweilige Stimmenverhältnis in der DK anlässlich einer wichtigen Entscheidung hängt von den politischen Beziehungen zwischen den nationalen Verwaltungen der DST und dem vorhandenen Netz der Kommunikationen zwischen diesen nationalen Verwaltungen ab.⁹

Entsprechend den bereits geschilderten Veränderungen in den Ost-West-Beziehungen hat sich das Stimmenverhältnis in der DK und damit seine Struktur ebenfalls geändert: während in der Zeit des Kominform-Konfliktes von 1948 bis 1953 Jugoslawien laufend von den Kominform-Staaten überstimmt wurde, versuchten die DST seit 1955 einstimmige Beschlüsse herbeizuführen. Anlässlich des Baues des Eisernen-Tor-Kraftwerkes wurde 1963

⁹ Kaiser, Karl, *The US and the EEC in the Atlantic System, The Problem of Theory*, *Journal of Common Market Studies*, Band 5, Juni 1967, S. 389 (in der Folge mit *The US and the EEC* abgekürzt); Kaiser definiert hier das internationale System als ein Netz von Beziehungen, das durch die Struktur (Hierarchie der Machtausübung und Form der Beziehungen), die gemeinsam durchgeführten Aufgaben, die transnationalen Kräfte (Interdependenz der Akteure), die gemeinsamen Ziele und die zur Verfügung stehenden Mittel, sowie die gegebenen determinierenden Faktoren (Geographie, wirtschaftliche Schätze und soziopolitische Faktoren eines Landes) bestimmt wird.

Diese Definition beinhaltet insofern einen Fehlschluß, da die sozio-politischen Faktoren eines Landes Teil des Gesamtsystems sind und von diesem nicht getrennt werden können.

der Antrag Jugoslawiens und Rumäniens auf die Zahlung eines Beitrages für die Schifffahrt von den restlichen DST — auch Österreich — abgelehnt. Anlässlich der Errichtung einer ungarisch-tschechoslowakischen Sonderstromverwaltung im Jahre 1968 wurde die Zahlung von Sondergebühren vom Rest der DST ebenfalls abgelehnt.

Während also bis 1953 eine eindeutige Front der Kominform-Staaten gegen Jugoslawien, Österreich und die BRD bestand (die beiden letzteren Staaten waren damals nicht Mitglieder der BK und litten daher besonders unter den restriktiven Maßnahmen der sozialistischen DST), verschwand diese politische Frontbildung nach 1955 und machte technischen und wirtschaftlichen Erwägungen Platz.

Allerdings liegen die Probleme tiefer, die man nur bei genauer Verfolgung des Abstimmungsmodus in der Kommission erkennen kann. Auch in den sechziger Jahren haben sich in der Kommission eindeutig zwei Gruppen herausgebildet: einerseits die UdSSR sowie die ČSSR, Ungarn und Bulgarien, andererseits Österreich, Jugoslawien und Rumänien (unterstützt von der BRD als Beobachter in der DK). Da die Konflikte in der DK nicht mehr so dramatisch verlaufen wie zur Zeit des Kominform-Konfliktes, als jugoslawische und rumänische Matrosen sich gegenseitig beschossen, sind die Spannungen zwischen beiden Gruppen nur unter der Oberfläche festzustellen.

So haben sich Österreich, Jugoslawien und Rumänien besonders für die Reorganisation des Sekretariats der DK eingesetzt, sie haben die Einstimmigkeit in der DK als dauernde Regel gefordert (diese drei Staaten können jederzeit von den restlichen Staaten überstimmt werden); sie haben die Ausdehnung der DK auf die Untersuchung über den Wasserstand der Nebenflüsse der Donau wegen deren industrieller Bedeutung abgelehnt. Es geht dabei nicht um eine antisowjetische Haltung dieser drei Staaten, sondern um die Haltung einer Minderheit gegenüber der Mehrheit, wie immer diese auch heißen mag. Während Österreich seit 1955 neutral ist, ist für die Haltung Rumäniens und Jugoslawiens vor allem deren jahrhundertelanger Kampf gegen die Einmischungen der supranationalen EDK und der österreichisch-ungarischen Eisernen-Tor-Verwaltung in die nationalen Angelegenheiten Serbiens und Rumäniens maßgebend.¹⁰

¹⁰ Da die Entwicklung der Donauregion seit 1945 im Vordergrund dieser Arbeit steht, soll die Geschichte der EDK nur insoweit erörtert werden, als sie für das Verständnis der derzeitigen Donauregelung und die kritische Haltung der kleinen Donaustaaten gegenüber der Majorisierung in der Donaukommission erforderlich ist: Während der Wiener Kongreß 1815 nur allgemeine Grundsätze der Donauschifffahrt entwickelt hat, wurde im Rahmen des Pariser Friedensvertrages von 1856 eine vertragliche Regelung getroffen. Einerseits wurde eine Europäische Donaukommission, bestehend aus den Vertretern Frankreichs, Großbritanniens, Österreichs, Preußens, Rußlands, Sardiniens und der Türkei, geschaffen, deren Tätigkeit ursprünglich nur für zwei Jahre geplant war, jedoch in der Folge auf Grund der Verträge von Galatz 1865, von London 1871, und von Berlin 1878 bis zum Ersten Weltkrieg immer wieder verlängert wurde. Aufgabe dieser Kommission war die Freimachung der Donau von Isaktscha an sowie der angrenzenden Teile des Schwarzen Meeres (Art. 16 des Pariser Friedensvertrages von 1856).

Das Sekretariat der DK, das 1948 unmittelbar dem sowjetischen Delegierten unterstellt war und die jugoslawischen Berater in dieser Kommission diskriminierte, hat seit 1953 jegliche Diskrimination gegenüber den Mitgliedsstaaten vermieden und hat 1972 für jedes Mitgliedsland zwei Funktionäre vorgesehen. Der Präsident, Vizepräsident und Sekretär der DK, die aus den nationalen Delegierten (Diplomaten) gewählt werden, wechseln alle drei Jahre ihre Posten ab, wobei jeder Staat turnusmäßig zum Zuge kommt (Art. 6, 7 und 9 der BK).

3. Integration der Donastaaten in der Donaukommission

3.1. Funktionalismus und Ost-West-Kooperation:

Die grundlegende Frage dieser Arbeit bezieht sich auf die Möglichkeit und die Ausmaße einer funktionalen Zusammenarbeit sowie der begrenzten Integration staatlicher Verwaltungen, die verschiedenartige politische und wirtschaftliche Zielsetzungen aufweisen.

Während die BRD und Österreich über ein kapitalistisches Wirtschaftssystem verfügen, verfügen die ČSSR, Bulgarien, Rumänien, Ungarn und die UdSSR über ein sozialistisches Planwirtschaftssystem. Jugoslawiens Wirtschaft weist zahlreiche marktwirtschaftliche Elemente auf, die ungarische Wirtschaftsreform des Jahres 1968 weist ebenfalls in diese Richtung.

Andererseits wurde eine Uferstaatenkommission ins Leben gerufen, der Österreich, Bayern, die Hohe Pforte und Württemberg angehörten und zu der die damals halbsouveränen Fürstentümer Serbien, Moldau und Walachei besondere Kommissare entsenden konnten. Allerdings war die Lebensdauer dieser Uferstaatenkommission, die auch „Permanente Kommission“ genannt wurde und in ihrem Aufbau der gegenwärtigen Kommission gleicht, sehr begrenzt.

Die Tätigkeit der „Permanenten Kommission“ scheiterte schon bald am Einfluß Österreich-Ungarns, der sich bis zum Eisernen Tor erstreckte. Im Jahre 1896 übernahm Ungarn einseitig die Eiserne-Tor-Verwaltung, wodurch die nationalen Interessen Serbiens beeinträchtigt wurden. Rumänien kämpfte immer wieder gegen die Europäische Donaukommission an, die als Staat im Staat mit eigener Polizeigewalt und eigener Abgabenhoheit versehen die rumänischen Interessen mit Füßen trat. Nur auf dem Abschnitt vom Eisernen Tor bis Braila galt de facto das Recht der Uferstaaten.

Die Regelung der Donauschifffahrt nach dem Ersten Weltkrieg (Pariser Konvention aus dem Jahre 1921) behielt die Einrichtung der EDK bei, schloß jedoch Österreich, Deutschland, Rußland und die Türkei davon aus. Die EDK bestand in der Folge nur mehr aus Frankreich, Großbritannien und Italien sowie Rumänien als einzigem Uferstaat. Die Verwaltung des Flußabschnittes von Ulm bis Braila wurde der „Internationalen Donaukommission“ übertragen, die sich aus je zwei Vertretern der deutschen Uferstaaten, je einem Vertreter der anderen Uferstaaten und aus je einem Vertreter der in der EDK vertretenen Nichtuferstaaten zusammensetzte. Im Abkommen von Sinaia 1938 gelang es Rumänien, die Befugnisse der EDK auf seinem Territorium einzuschränken. Während Hitler-Deutschland 1939 auf Vorschlag Italiens Mitglied der EDK wurde, setzte der Zweite Weltkrieg der Tätigkeit beider Kommissionen ein Ende.

Vgl. Rosetti, Carlo, *La Commission du Danube et son oeuvre de 1856—1931*, Imprimerie nationale, Paris, 1931, 526 Seiten.

In welchem Maße ist jedoch die Trennung in kapitalistische und sozialistische Wirtschaftssysteme für die Zusammenarbeit der DST auf der Donau relevant?

Da die DK eine zwischenstaatliche Verwaltung ist, wird deren politische Richtung von den Vertretern der nationalen Außenministerien festgelegt. Der Ausbau der Donau selbst wird in allen Staaten von den nationalen Verkehrsministerien durchgeführt, wobei die Wirtschaftsministerien oder die Kammern (in der BRD, Österreich und Jugoslawien) die komplementären Bereiche des Donauausbaus (Industrie, Energieerzeugung, Bewässerung usw.) berücksichtigen.

Die Donauschiffahrtsgesellschaften, die im Bratislava-Abkommen aus dem Jahre 1955 in organisatorischer Form zusammengeschlossen sind (gemeinsame jährliche Konferenzen, Ansätze zu einem permanenten Sekretariat), sind in den meisten Fällen Teile der staatlichen Verwaltung oder werden wie in Österreich und der BRD vom Staate subventioniert. Die Schiffahrtsgesellschaft „COMOS“ in Österreich sowie einige kleinere Gesellschaften in der BRD sind private Gesellschaften, die auch vom Staat subventioniert werden. Divergenzen bestehen hauptsächlich wegen der Tarifbildung für die Schifffahrt.

Im Rahmen dieser Studie wird es deutlich, daß eine „intersystemare Kooperation“, also die Kooperation zwischen zwei verschiedenen politischen und wirtschaftlichen Systemen, auf der Donau möglich ist. Auf Grund diverser Theorien (Konvergenz-Theorie, Funktionalismus, Prinzip der friedlichen Koexistenz) hat man Überlegungen angestellt, unter welchen Bedingungen und in welchem Ausmaße eine solche intersystemare Kooperation möglich ist.

Die meisten Integrationstheorien gehen davon aus, daß die Vorbedingung zwischenstaatlicher Integration die „wachsende Ähnlichkeit der Systeme, ihres Ranges, ihrer Wirtschaftsstruktur und ihrer politischen Form“ sei. „Die Intensität der internationalen Kontakte wird dementsprechend abhängig gemacht von der Möglichkeit gleichgerichtete und -strukturierte Interessen im jeweiligen Kontersystem zu finden, die an einem Zuwachs bzw. an einer Neuverteilung der Macht und Werte innerhalb der Region interessiert sind.“¹¹

Gerda Zellentin weist in ihrer Arbeit darauf hin, daß die westliche Konvergenztheorie und dessen orthodoxes kommunistisches Gegenstück, die Theorie der friedlichen Koexistenz, nicht in allen Teilen den Anforderungen sozial-wissenschaftlicher und falsifizierbarer Theorien entsprechen, da für beide Teile „das Verheißungspostulat der Veränderung („Demokratisierung“ bzw. „Sozialisierung“) des einen Systems durch das andere die größte Bedeutung hat“.¹²

Hingegen ermöglicht die Theorie des Funktionalismus — ohne im vor hinein von einer Veränderung des anderen politischen Systems auszugehen —

¹¹ Zellentin, Gerda, *Intersystemare Beziehungen in Europa — Bedingungen der Friedenssicherung*. European Aspects: A collection of studies relating to European integration. Series C: Politics, Nr. 20, A. W. Sijthoff-Leiden, 1970, S. 117 und 118.

¹² *ebenda*, S. 118. Die Idee der „friedlichen Koexistenz“ bedeutet die Anwendung ausschließlich nichtkriegerischer Mittel bei der Umweltveränderung (durch friedlichen ökonomischen Wettbewerb), wodurch viele Wege des Übergangs zum Sozialismus eröffnet werden (*ebenda*, S. 198).

eine praxisorientierte Analyse der Zusammenarbeit zwischen West und Ost. Die Idee des Funktionalismus läßt sich auf die einfache Formel „form follows function“ reduzieren.¹³

Während die Vertreter des Konstitutionalismus bei der Schaffung des Völkerbundes von einem überstaatlichen (föderalistischen) Strukturprinzip ausgingen, so versuchen die Vertreter des Funktionalismus jene „wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und administrativen Aufgaben und Bedürfnisse“ der Mitgliedsstaaten in einer internationalen Organisation zusammenzufassen, die sich auf transnationaler Ebene am besten durchführen lassen.¹⁴ Es wird dabei angenommen, daß auch andere Bereiche von diesem „internationalen Vergemeinschaftungsprozeß“ erfaßt werden und schrittweise eine überstaatliche Ordnung entsteht.¹⁵

Während die Vertreter des Funktionalismus in den USA diese Idee hauptsächlich auf kapitalistische Staaten (EWG oder lateinamerikanische Freihandelszone) angewandt haben, hat sich Zellentin eingehend mit der Anwendung des Funktionalismus auf die Ost-West-Beziehung befaßt.

Sie hat festgestellt, daß im Bereich des Transportwesens (Eisenbahnnetz, Hafenanlagen, Schifffahrt), der Versorgungsunternehmen (Elektrizitäts- und Gaswerke), des Bergbaus und der Forschung (Institute und Laboratorien) sowie im kulturpolitischen Sektor besonders günstige Ansätze für eine intersystemare Kooperation gegeben sind, da diese Bereiche vorwiegend — auch in den westlichen Ländern — Gemeineigentum sind. „Es werden daher solche Sektoren zur intersystemaren Kooperation ausgewählt, die aus der nationalen Verflechtung administrativ herausgelöst, auf übernationaler Ebene ihre Bezüge neu schaffen, das heißt, eine integrative Prägewirkung auf interdependente wirtschaftliche, soziale und politische Entscheidungen ausüben.“¹⁶

Wieweit geht jedoch diese Prägewirkung in einer intersystemaren Kooperation bzw. Integration? Um die Grenzen der intersystemaren Kooperation zu erfassen, ist die Unterscheidung in „technische“ und „politische“ Angelegenheiten erforderlich. Die Funktionalisten nehmen an, daß die politischen Agenden von den Diplomaten durchgeführt werden, die eher macht- und prestigepolitische Ziele verfolgen, die technischen Angelegenheiten hingegen von den Experten bearbeitet werden, die sich eher einem internationalen Lernprozeß unterwerfen. Je mehr Angelegenheiten von den Experten betreut werden, desto schneller kann ein übernationaler Integrationsprozeß voranschreiten.¹⁷

Während die Kritiker dieses Lernvorganges feststellen, daß die „Technizität der internationalen verwalteten Materie nur eine geringe Kommunikation

¹³ *ebenda*, S. 181.

¹⁴ *ebenda*.

¹⁵ *ebenda*.

¹⁶ *ebenda*, S. 210.

¹⁷ „In der Kooperation lernen zunächst die Experten (in internationalen Organisationen), übernational zu denken und zu handeln; je mehr sich ihre Aufgaben und Kompetenzen häufen, desto größer ist die Partizipation der interessierten Gruppen, die ihrerseits lernen, zum internationalen Konsensus und zur internationalen Gruppenbildung zu gelangen.“ Zellentin, *a. a. O.* S. 191 f.

und Information der Öffentlichkeit erlauben“, weist Zellentin darauf hin, daß gerade die „Verhaltensänderung eines kleinen aber entscheidenden Kreises von Interessengruppen und Beamten für die Einleitung der Integration ausschlaggebend ist“.¹⁸

Allerdings wird die Entscheidung, ob eine Angelegenheit eine „politische“ oder eine „technische“ Frage ist, nicht von den Experten, sondern von den für die Regierungspolitik verantwortlichen Akteuren getroffen. Während beispielsweise die Schifffahrt im Eisernen Tor in der Zeit des Kominform-Konfliktes für Jugoslawien eine hochpolitische Angelegenheit darstellte, so wurden diese Fragen nach Beilegung des Konfliktes durch die Versöhnung zwischen Chruschtschow und Tito im Jahre 1955 zu rein technischen Angelegenheiten.

Da es keinen Beweis dafür gibt, daß supranationale Organisationen eigenständig politische Macht über die Nationalstaaten erwerben, haben die Neofunktionalisten den Begriff des „spill-over“ geprägt: „Er setzt unter der Voraussetzung ein, daß durch die Vergemeinschaftung eines Bereiches, der eng mit der Bedürfnisbefriedigung in anderen Bereichen und mit staatlichen Entscheidungen (Interventionen, Subventionen usw.) verflochten ist, günstige Erwartungen der Eliten dazu führen, daß immer weitere Sektoren übernational integriert werden.“¹⁹

3.2. Grenzen des Integrationsprozesses

Nach den vorhergehenden theoretischen Erörterungen sollen hier einige Hypothesen über die Grenzen des Integrationsprozesses der DST in der DK aufgestellt werden, die im Laufe der Arbeit im Detail überprüft werden.

Als Integrationsprozeß wird in dieser Arbeit die Veränderung der Zielsetzungen, der Aufgaben und der Struktur der DK auf Grund der vorhandenen politischen und wirtschaftlichen Interaktionen zwischen den einzelnen Akteuren verstanden.

Die Akteure in diesem Prozeß sind die Regierungen der DST, Teile der nationalen Verwaltungen (Verkehrsministerien und Wirtschaftsministerien bzw. die Handelskammern), die Schifffahrtsgesellschaften sowie Einzelpersonen, die auf Grund ihrer langjährigen Erfahrung und ihrer Persönlichkeit einen großen Einfluß auf die Geschehnisse der Kommission ausgeübt haben.

Zum Unterschied von der politischen und wirtschaftlichen Integration der EWG-Staaten, die auf Grund einer politischen Einigung sehr rasche Fortschritte macht und sehr weite Bereiche der Wirtschafts- und Sozialpolitik

¹⁸ Zellentin, *ebenda*, S. 192; nach meiner Ansicht ist die Expertokratie — die Herrschaft der Technokraten und Manager im westlichen Kapitalismus und osteuropäischen Kommunismus — noch keine Garantie für den Aufbau einer internationalen demokratischen Gesellschaft. Die Expertokratie im Westen wurde durch die Streiks der Arbeiter in England, Frankreich und der BRD Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre in Frage gestellt, die kommunistische Bürokratie hingegen wurde als „neue Klasse“ von Milovan Djilas in Jugoslawien und Kuron und Modelewski in Polen kritisiert.

¹⁹ Zellentin, *a. a. O.*, S. 193.

der Mitgliedsländer erfaßt, handelt es sich beim hier beschriebenen Integrationsprozeß um eine beschränkte Entwicklung, die den Ausbau der Donau für die Zwecke der Schifffahrt zum Ziele hat.

Joseph Nye hat als Vertreter des Neofunktionalismus die Idee der „sektoriellen Integration“ entwickelt: die Integration muß nicht alle Bereiche gleichzeitig erfassen, sondern sie kann sich auf bestimmte wirtschaftliche oder soziale Bereiche beschränken — unabhängig von der Integration im politischen Bereich.²⁰

Der Übergang von der reinen Kooperation zur Integration wird in dieser Arbeit mit dem Zeitpunkt der Koordinierung der nationalen Ausbaupläne für die Donau angenommen. Diese Koordinierung stellt deshalb den Beginn des Integrationsprozesses dar, da ab diesem Zeitpunkt ein Ausscheiden nicht mehr möglich ist, ein gewisser Zwang zur gemeinsamen Lösung der technischen Probleme gegeben ist, und es sich daher — alles in allem — um eine Einbahnstraße handelt, wo nur mehr die Entwicklung in einer Richtung möglich ist.

Wie schnell geht jedoch dieser hier beschriebene Prozeß vor sich? Gibt es eine Politisierung anderer Bereiche (Elektrizitätswirtschaft und Landwirtschaft) durch die Koordinierung des Donauausbaus im Hinblick auf die Schifffahrt?

Während die Transaktionen der DST im Bereich der generellen Außenpolitik, der Wirtschaftspolitik und der Verteidigung in keiner Weise harmonisieren, decken sich die Transaktionen der DST bezüglich des Donauausbaus und der Schifffahrt in weitgehendem Maße.²¹

Der automatischen Politisierung des Donauausbaus und dem Übergreifen (spill-over) in andere Bereiche, sind daher von vornherein Grenzen gesetzt, die durch die Zugehörigkeit der DST zu verschiedenen politischen und wirtschaftlichen Systemen begründet sind.

Die Ausdehnung der Tätigkeit der DK in technische und damit „non-kontroversielle“ Bereiche scheiterte am Mißtrauen der DST untereinander und am vorhin geschilderten Kräfteverhältnis in der DK 3 : 4 (Jugoslawien, Österreich und Rumänien gegenüber der UdSSR, ČSSR, Bulgarien und Ungarn).

Hinsichtlich des Ausbaus der Donau als Großschiffahrtsstraße und der Verbindung mit dem Rhein konnten bisher einstimmige Lösungen gefunden werden. Die Ausdehnung der Tätigkeit der DK auf die Erfassung des Wasserstands der Nebenflüsse der Donau stieß hingegen auf den Widerstand Österreichs, Jugoslawiens und Rumäniens. Die DK stellt daher den *kleinsten gemeinsamen Nenner* aller DST dar, wobei die Verbesserung der Schifffahrt und der Anschluß an den Rhein den gemeinsamen Wünschen aller DST ent-

²⁰ Nye definiert die sektorielle Integration wie folgt: "The concept of integration, verbally defined as forming parts into a whole or creating interdependence, can be broken down into economic integration (formation of a transnational economy), social integration (formation of a transnational society) and political integration (formation of transnational political interdependence)." Nye, Joseph, *Comparative Regional Integration: Concept and Measurement. International Organization*, Band XXII, Herbst 1968, Nr. 4, S. 855.

²¹ *oben*, Einführung 1.3.

spricht. Das Übergreifen in andere Wirtschaftsbereiche geht trotz der möglichen Technizität der zu treffenden Entscheidungen über diesen gemeinsamen politischen Konsensus aller DST hinaus.

Bezüglich der theoretischen Diskussion über die Trennung in politische und technische Angelegenheiten ist hier zu sagen, daß auf Grund der vorhandenen politischen Beziehungen zwischen den DST ein Einverständnis darüber besteht, welche technischen Fragen gemeinsam behandelt werden; jede Initiative der einen oder anderen Gruppe, die über diesen grundsätzlichen Konsensus hinausgeht, würde das Einverständnis aller DST verlangen.

Die politische Entscheidung durch die Regierungen der DST ist daher für das Übergreifen der Tätigkeit der DK in andere wirtschaftliche Bereiche von entscheidender Bedeutung;²² so wurde in den Jahren 1964 bis 1968, vor der Intervention der Truppen des Warschauer Paktes in der ČSSR, von einem „gemeinsamen Schicksal aller DST“ und von der möglichen politischen und wirtschaftlichen Kooperation aller DST — vor allem auf der Donau — gesprochen.²³

Diese Möglichkeit der Kooperation der DST — über die Donauschifffahrt hinausgehend — wurde durch bilaterale Besuche von Regierungsmitgliedern der DST in der Zeit vor 1968 vorbereitet. Nach der Krise in der ČSSR sind diese hochpolitischen Fragen vorläufig von der Bildfläche verschwunden. Mit der Ratifizierung der Ostverträge im Bonner Bundestag im Mai 1972 wird der Weg für die Abhaltung einer Europäischen Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit frei und diese Themen einer umfangreichen politischen Diskussion zwischen beiden Teilen Europas zugänglich gemacht.

²² Auch Walter Möller und Fritz Vilmar hegen Zweifel an diesem automatischen Politisierungsprozeß und betrachten diesen als „Überschätzung des technokratischen Einflusses in außenpolitischen Entscheidungsprozessen. Die Initiierung eines stabilen Friedensprozesses bleibt eine politische Entscheidung, das heißt, gebunden an die Demokratisierung innenpolitischer Machtstrukturen. Die friedenspolitisch notwendige Umgestaltung der Gesellschaft, das heißt, die Kontrolle bzw. Entmachtung der am organisierten Unfrieden interessierten Machteliten, kann durch funktionale Kooperation nicht ersetzt, sondern bestenfalls auf indirekte Weise vorbereitet werden.“

Möller Walter und Vilmar Fritz, *Sozialistische Friedenspolitik für Europa* (kein Frieden ohne Gesellschaftsreform in Ost und West) Rororo aktuell, Nr. 1551, Rowohlt Taschenbuchverlag GmbH., Hamburg, 1972, S. 108.

²³ Rede János Kádár vor kommunistischen Jugendgruppen in Budapest vom 12. Dezember 1964, zitiert in Fejő, François, *Histoire des démocraties populaires*, Editions du Seuil, Paris, 1969, II. Band, S. 300.

I. TEIL: DIE ENTWICKLUNG DER OST-WEST-KOOPERATION AUF DER DONAU

1. Kapitel

Die Belgrader Konferenz 1948

1. Vorverhandlungen zur Belgrader Konferenz (1945—1948)

1.1. Politische Fragen

Nach dem Zweiten Weltkrieg beschäftigten sich sowohl die Außenministerkonferenz der vier Großmächte (Frankreich, Großbritannien, UdSSR, und USA), der Kontrollrat der Alliierten in Berlin und Wien sowie die Vereinten Nationen mit der Regelung der Donaufrage. Die abschließende Regelung des Donaustatutes auf der Belgrader Konferenz erfolgte daher im Rahmen des Ost-West-Systems, das zu dieser Zeit durch den beginnenden Gegensatz zwischen den Westmächten und der UdSSR über die Regelung Nachkriegseuropas gekennzeichnet war.

Anlässlich der Waffenstillstandsverträge mit Rumänien, Bulgarien und Ungarn, an denen die USA teilnahm, erlangte die UdSSR die faktische Kontrolle über die Donau. So versprachen die Exsatellitenstaaten Deutschlands dem Alliierten Oberkommando (das heißt, der UdSSR in diesem Teil Europas) jegliche Hilfe zu Land, im Wasser und in der Luft, um den alliierten Truppen freie Bewegung zu ermöglichen. Im Annex zu diesen Waffenstillstandsverträgen versprachen diese drei Staaten dem Alliierten Oberkommando (UdSSR), alle Schifffahrtsanlagen (Hafenanlagen, Schiffe, Warenhäuser usw.) für militärische Maßnahmen zur Verfügung zu stellen.¹

Anlässlich der Aufteilung der Okkupationszonen in Österreich zwischen den vier Großmächten wurde der UdSSR der östliche Teil Niederösterreichs und Steiermarks zugewiesen, der USA hingegen Oberösterreich, Salzburg, Vorarlberg und Ost-Tirol. Auf ein Ansuchen der UdSSR hin, wurde dieser auch der nördliche Teil Oberösterreichs zugeteilt, wodurch die UdSSR den USA die Verbindung zur Tschechoslowakei abschneiden konnte.² Die UdSSR konnte daher die Donau bis zur Enns kontrollieren und in der Folge auch den Verkehr zwischen Oberösterreich und Deutschland beeinträchtigen. Die Westmächte bemühten sich in der Folge im Alliierten Kontrollrat in Wien so schnell als möglich zu einer Einigung über die Donaufrage zu kommen.

¹ Gorove, Stephen, *Law and Politics of the Danube*, Martius Nijhoff, Den Haag, 1964, S. 73—74.

² Gorove, S. 76—77.

Auf der Konferenz in Potsdam 1945 sowie auf der Pariser Außenministerkonferenz vom 10. Oktober 1946 versuchte die USA das Prinzip der freien Schifffahrt auf der Donau durchzusetzen, was in dieser Form von der UdSSR abgelehnt wurde. Die Vertreter der sozialistischen Staaten wiesen dies später auf der Belgrader Konferenz als imperialistische Einmischung der Westmächte ab.³

Die Auseinandersetzungen zwischen den USA und der UdSSR gingen darum, in welcher Form in den Friedensverträgen mit Rumänien, Bulgarien und Ungarn ein Artikel über die Schifffahrtsfreiheit auf der Donau eingeschlossen werden sollte. Schließlich konnte eine Kompromißformel zwischen den Großmächten gefunden werden, die in den Friedensverträgen mit Ungarn, Bulgarien und Rumänien enthalten ist. Diese besagt, daß die Schifffahrt auf der Donau den Staatsangehörigen, den Handelsschiffen und Waren aller Staaten zu gleichen Hafen- und Schifffahrtsabgaben und unter gleichen Bedingungen für die Handelsschifffahrt frei und offensteht, was sich jedoch nicht auf den Verkehr zwischen den Häfen eines und desselben Staates bezieht.⁴

Weiters kamen die Großmächte in einer Erklärung vom 12. Dezember 1946 überein, daß sechs Monate nach Inkrafttreten der Friedensverträge unter Teilnahme Bulgariens, der ČSSR, Jugoslawiens, Rumäniens, Ungarns, der Ukrainischen Volksrepublik und der vier Großmächte eine Donaukonferenz stattfinden sollte.⁵

Diese Erklärung bestimmte im weiteren, daß Österreich erst nach Abschluß des Staatsvertrages an dieser Konferenz teilnehmen sollte.

Durch die politischen Veränderungen in der Tschechoslowakei im Februar 1948, in Ungarn, sowie durch die prosovjetsche Haltung Jugoslawiens auf der Belgrader Konferenz wurde das Stimmenverhältnis von vornherein mit 7 (sozialistische Staaten) zu 3 (Westmächte) festgelegt. In letzter Minute verlangte die USA die volle Teilnahme Österreichs an dieser Konferenz, in der Hoffnung, das für die USA ungünstige Stimmenverhältnis dadurch zu verbessern.

Obwohl Österreichs Bundespräsident Renner im Jahre 1948 den westlichen Vorschlag der Internationalisierung der Donau unterstützte, so begingen die USA bereits auf der Pariser Friedenskonferenz im Dezember 1946 den Fehler, dem Ausschluß Österreichs von der kommenden Konferenz zuzustimmen. Der sowjetische Außenminister Wyschinski erklärte auf der Belgrader

³ Der Delegierte der Ukraine auf der Belgrader Konferenz (BKf) erklärte: „M. Connan a déclaré clairement que les Etats Unis aimeraient une Convention du Danube qui serait au quelque sorte un complément au fameux plan Marshall“, *Conférence de Belgrade 1948* (i. d. Folge abgekürzt: *Protokoll der BKf 1948*) Publication des Jugoslawischen Außenministeriums, Belgrad, S. 161.

⁴ Art. 38 des Friedensvertrages mit Ungarn, Art. 34 des Friedensvertrages mit Bulgarien, Art. 36 Friedensvertrag mit Rumänien; siehe Menzel, Eberhard, „*Die Friedensverträge von 1947 mit Italien, Ungarn, Bulgarien, Rumänien und Finnland*“, Europa-Verlag, 1948, S. 55–56. Siehe den gleichen Wortlaut im Art. 31 des Staatsvertrages mit Österreich 1955, *BGBI. für die Republik Österreich 39/1955 vom 30. Juli 1955*.

⁵ Gorove, S. 92; Menzel, S. 19.

Konferenz, daß die englische und amerikanische Regierung dem Beobachterstatus Österreichs zugestimmt habe, da Österreich im Rahmen der „Europäischen Wirtschaftskommission für Europa“ der Vereinten Nationen (ECE) ebenfalls nur beratende Stimme besaß.⁶

Der österreichische Vertreter Orsini-Rosenberg erklärte hingegen, daß es nicht an Österreich lag, daß der Staatsvertrag — die Vorbedingung der UdSSR für eine aktive Teilnahme Österreichs an der Belgrader Konferenz — zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen worden war.⁷

Jugoslawien stimmte auf der Belgrader Konferenz trotz des Ausschlusses aus der *Kominform* am 28. Juni 1948 mit den sozialistischen Staaten. Wie läßt sich dieser offensichtliche Widerspruch erklären?

Knapp vor dem offiziellen Ausschluß Jugoslawiens aus der *Kominform* begann die Vorkonferenz der sozialistischen Staaten zur Regelung der Donaufrage in Moskau. Die jugoslawische Delegation — unter Leitung von Alex Bebler — stellte zahlreiche Klauseln im sowjetischen Vorschlag fest, die den wirtschaftlichen und politischen Interessen Jugoslawiens auf der Donau zuwiderliefen. Die drei wichtigsten Bestimmungen des sowjetischen Vorschlages waren:

- a) Ausdehnung des Geltungsbereiches der neuen Kommission auf die Nebenflüsse der Donau,
- b) freie Durchfahrt von Kriegsschiffen auf der Donau,
- c) Kompetenzen der neuen Kommission, die den Bau von Bewässerungsanlagen und Kraftwerken verhindern hätten können.⁸

Die sowjetische Delegation unter Wyschinski schien bereits über die jugoslawische Haltung informiert, da für eine zeitlang Moskau statt Belgrad als Konferenzort für die Donaukonferenz in Erwägung gezogen wurde.⁹

Um jedoch schließlich den Erfolg der geplanten Donaukonferenz nicht in Gefahr zu bringen und das rebellische Jugoslawien zu beruhigen, wurden die jugoslawischen Proteste Stalin persönlich mitgeteilt und von diesem die Weisung gegeben, den sowjetischen Vorschlag entsprechend den jugoslawischen Forderungen umzuändern.¹⁰

1.2. Wirtschaftliche Fragen

Durch die Freigabe der von den USA festgehaltenen Schiffe auf der Donau oberhalb von Linz, durch die Einziehung des „deutschen Eigentums“

⁶ Protokoll der BKf, a. a. O., S. 73.

⁷ *ebenda*, S. 55—57.

⁸ Bebler, Alex, „Trois rencontres avec Molotov“, *Questions actuelles du socialisme*, Band 16, Jänner-Februar 1953, S. 50—58: „Il y avait dans le projet soviétique un article d'après lequel la Yougoslavie — et les autres pays signataires — n'auraient le droit d'entreprendre aucun travail hydraulique (c. a. d. notamment: canaux d'irrigation, installations hydro-électriques, etc.) sans l'autorisation de la Commission du Danube. La majorité de la Commission pouvait, par conséquent, interdire ces travaux.“

⁹ Fish-Armstrong stellt fest, daß die amerikanischen Beobachter in Belgrad im Mai 1948 eine Meinungsverschiedenheit zwischen Stalin und Tito über den Ort der abzuhaltenden Donaukonferenz bemerkten.

Fish-Armstrong, Hamilton, *Tito and Goliath*, New York, 1951, S. 89.

¹⁰ Bebler, a. a. O., S. 57; Gorove, a. a. O., S. 98.

durch die UdSSR sowie durch die Gründung „gemischter Gesellschaften“ durch die UdSSR in den sozialistischen DST konnte diese bereits vor Abhaltung der Belgrader Konferenz die tatsächliche wirtschaftliche Macht auf der Donau ausüben.

1.2.1. Behandlung der Donauschiffe vor dem Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen

Die USA hatten etwa 600 Schiffe oberhalb von Linz in der amerikanischen Zone gesammelt, um sie dem Zugriff der sozialistischen Staaten — die Schiffe gehörten zum Großteil Jugoslawien, der ČSSR und den Exsatellitenstaaten — zu entziehen und sie später als Druckmittel für die Durchsetzung der freien Schifffahrt auf der Donau verwenden zu können.¹¹

Diese Angelegenheit wurde von Jugoslawien und der ČSSR vor den Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen gebracht, um die unmittelbare Restitution der Boote zu verlangen.¹²

Nachdem die USA diesen Trumpf anfänglich nicht aus der Hand geben wollten — sie besaßen die Boote, während die UdSSR die praktische Kontrolle über die Donau hatte — entschlossen sie sich im September 1946, zur Rückgabe der 600 Boote an die sozialistischen Staaten.¹³

Die Gründe für den plötzlichen Entschluß der USA sind allerdings schwer erklärbar; wahrscheinlich wollten die USA mit dieser Handlung die UdSSR besänftigen, damit diese der Internationalisierung der Donau zustimme.¹⁴

1.2.2. Die Beschlagnahme des „deutschen Eigentums“ durch die Sowjetunion

Diese Frage war vor allem für Österreich von entscheidender Bedeutung, da die UdSSR alle früheren deutschen Betriebe und Unternehmungen — Hitlerdeutschland hatte sich 1938 eines Großteils der Schlüsselindustrien in Österreich bemächtigt — als „deutsches Eigentum“ für sich beschlagnahmte. So wurden die Schoeller-Bleckmann-Werke (Eisen und Stahl), die Länderbank, die Ölfelder in Zistersdorf sowie die Anlagen und Schiffe der DDSG von der UdSSR beschlagnahmt und in „gemischte Unternehmungen“ umgewandelt.¹⁵

Die Potsdamer Konferenz aus dem Jahre 1945 gab keine klare Definition des „deutschen Eigentums“, sondern stellte nur fest, daß die UdSSR das „deutsche Eigentum“ in der sowjetischen Einflußsphäre in Bulgarien, im östlichen Österreich, Rumänien und Ungarn in Beschlag nehmen konnte, während die Westmächte das „deutsche Eigentum“ in ihren Besatzungszonen in Deutschland, Österreich und Italien erhalten sollten.¹⁶

Dementsprechend informierte der Hochkommissar der sowjetischen Besatzungstruppen die österreichische Bevölkerung, daß gemäß den Entschei-

¹¹ Gorove, S. 101—102.

¹² UN-Economic and Social Council, Dok. E-97 und Dok. E-94/Rev. 1 vom 29. August 1946.

¹³ Gorove, S. 107.

¹⁴ Gorove, S. 107—108.

¹⁵ Gorove, S. 109.

¹⁶ Gorove, *a. a. O.*, S. 109.

dungen der Berliner Konferenz alles deutsche Eigentum im östlichen Teil Österreichs, das früher dem Deutschen Reich, deutschen Firmen oder Organisationen oder Privatpersonen gehörte, als Reparationsleistung an die UdSSR übergegangen sei.¹⁷

Diese Frage wurde anlässlich der Unterzeichnung des österreichischen Staatsvertrages nochmals erörtert und einer endgültigen Lösung — durch entsprechende Ablösezahlungen von Seiten Österreichs — zugeführt.¹⁸

In ähnlicher Weise setzte sich die UdSSR in den Besitz des früheren „deutschen Eigentums“ in Ungarn, Rumänien und Bulgarien, wie es bereits in den Friedensverträgen mit diesen Staaten vorgesehen war.¹⁹

1.2.3. Errichtung „gemischter“ sowjetischer Gesellschaften

Auf der Basis des früheren „deutschen Eigentums“, das sich die UdSSR entsprechend der Potsdamer Erklärung in Bulgarien, Rumänien, Ungarn und Österreich aneignete, bildete diese die sogenannten „gemischten Gesellschaften“.

Bereits im Mai 1945 schloß die UdSSR einen Vertrag mit Rumänien ab, in dem die UdSSR finanzielle und technische Hilfe zur Intensivierung der rumänischen Wirtschaft versprach. In einem weiteren Vertrag vom 19. Juli 1945 wurde die gemischte rumänisch-sowjetische Schiffahrtsgesellschaft „SOVROMTRANSPORT“ errichtet. Die rumänische Regierung erklärte sich in diesem Vertrag bereit, der rumänisch-sowjetischen Gesellschaft alle Rechte bezüglich der Benützung der Häfen, der Schiffswerften in Constanza, Galatz, Braila und Giurgiu zu überlassen.²⁰

Neben der rumänisch-sowjetischen Gesellschaft SOVROMTRANSPORT existierten noch andere rumänische Schiffahrtsgesellschaften, die später in der SRD (Societate Anonime Româna de Navigație pe Dunăre) als rein rumänisches Unternehmen zusammengefaßt wurden.²¹

Die sowjetische Regierung schlug Anfang Februar 1946 der ungarischen Regierung die Schaffung einer gemischten ungarisch-sowjetischen Schiffahrtsgesellschaft vor, die dann am 4. Mai 1946 unter dem Namen „MESZHART“ gegründet wurde.

Während sich die MESZHART zum Teil der Installationen der DDSG in Budapest bediente, benützte sie außerdem die Werft in Obuda, in der 1948 etwa 1500 Arbeiter beschäftigt waren. Während zur Zeit der Gründung der

¹⁷ Gorove, S. 111.

¹⁸ Deklaration vom 15. April 1955, Anhang zum österreichischen Staatsvertrag, BGBl. 39/1955.

¹⁹ Gorove, S. 118.

²⁰ „Le Danube“, II. Teil, *Notes et Etudes Documentaires* (i. d. Folge mit „NED“ abgekürzt), S. 7 ff., Nr. 2227 vom 27. Oktober 1956:

„Dans ces sociétés, les gouvernements intéressés accordent à la Russie une participation de 50%. Ces sociétés ont généralement un traitement privilégié en ce qui concerne le paiement des taxes commerciales et le droit d'importer des marchandises sans péages, ni licence, ni droits de douane. Ainsi ces sociétés qui reçoivent des privilèges spéciaux sont subventionnées indirectement par les gouvernements danubiens.“

²¹ NED, S. 8.

MESZHART noch andere rein ungarische Schiffahrtsgesellschaften bestanden, wurden diese mit der Zeit von der MESZHART aufgesogen.²²

Eine entsprechende gemischte Gesellschaft wurde ebenfalls im Handels- und Schiffahrtsabkommen zwischen Bulgarien und der UdSSR errichtet.²³

Diese gemischten Schiffahrtsgesellschaften, die nicht immer — wie im Falle der sowjetisch-jugoslawischen Gesellschaft — zum Vorteil der DST funktionierten, wurden im Jahre 1954 wieder aufgelöst.²⁴

2. Die Belgrader Konferenz 1948

Entsprechend dem Beschluß der Außenministerkonferenz vom 12. Dezember 1946 in New York begann am 30. Juli 1948 die Belgrader Konferenz.

Während Österreich nur als Beobachter teilnahm und Deutschland von dieser Konferenz überhaupt ausgeschlossen war, erklärten die USA, beide Länder als Besatzungsmacht zu vertreten.²⁵

Die Teilnahme der USA, die keine historischen Interessen auf der Donau wie Frankreich oder Großbritannien nachweisen konnten, war eine rein politische Angelegenheit. Einerseits wollten die USA sich an der internationalen Regelung der Donau beteiligen, andererseits wollten sie den Einfluß der UdSSR in diesem Teil Europas zurückdrängen.²⁶

Die offiziell zugelassenen Sprachen auf dieser Konferenz waren Französisch und Russisch, was den Protest der USA und Großbritanniens bewirkte.²⁷

Die UdSSR schlug für alle Abstimmungen eine einfache Mehrheit vor, das Quorum sollte durch die einfache Mehrheit aller teilnehmenden Delegationen erfüllt werden. Die UdSSR begründete ihren Vorschlag damit, daß auf der Pariser Konferenz von 1921 — an der die UdSSR und Deutschland ausgeschlossen und Österreich nur als Beobachter zugelassen waren — ebenfalls nur mit einfacher Mehrheit abgestimmt worden war.²⁸

Folgende prinzipielle Fragen wurden auf dieser Konferenz erörtert:

1. Gültigkeit der Pariser Konvention von 1921,
2. die Durchsetzung des Prinzips der freien Schiffahrt,
3. die Zusammensetzung und der
4. Tätigkeitsbereich der neuen DK,
5. deren Verbindung zu den Vereinten Nationen.

Die USA und die Westmächte verteidigten im wesentlichen die Prinzipien der Pariser Konvention von 1921, nämlich die Schiffahrtsfreiheit ohne Diskrimination, die Teilnahme der Nichtuferstaaten an der Verwaltung der DK,

²² NED, S. 8; Gorove, S. 121—122.

²³ Gorove, S. 123.

²⁴ Gorove, S. 123.

²⁵ *Protokoll der BKf*, S. 143.

²⁶ Imbert, Louis, „Le Régime juridique actuel du Danube“, *RGDIP*, Jänner-März 1951, S. 77.

²⁷ *Protokoll BKf*, S. 43 ff.

²⁸ *ebenda*, S. 89.

die Ausdehnung des Tätigkeitsbereiches der DK auf die Nebenflüsse der Donau, den supranationalen Charakter der DK hinsichtlich ihrer Entscheidungen sowie eine Verbindung zu den Vereinten Nationen.

2.1. Gültigkeit der Pariser Konvention von 1921

Bereits zu Beginn der Belgrader Konferenz stellte sich die Frage, ob die Konvention des Jahres 1921 noch in Gültigkeit war oder ob die Belgrader Konferenz völlig neue Bestimmungen erarbeiten sollte. Während die UdSSR und die sozialistischen Staaten die Ansicht vertraten, daß seit dem Beginn der Belgrader Konferenz die Konvention des Jahres 1921 nicht mehr in Geltung war — die UdSSR hatte daher eine völlige Neuregelung ausgearbeitet — so bestanden die drei Westmächte darauf, daß die frühere Konvention noch rechtswirksam sei. Allerdings erklärten sich die Westmächte bereit, einer Revision der Pariser Konvention zuzustimmen, sofern deren wesentlichste Bestimmungen beibehalten würden.

Während die UdSSR geltend machte, daß die Pariser Konvention von 1921 bereits nach der *clausula rebus sic stantibus* hinfällig sei, so brachten die Westmächte in rechtstheoretischen Ausführungen die grundsätzliche Unzulässigkeit der einseitigen Berufung auf diese Klausel vor.²⁹

Als weiteren Grund für die Hinfälligkeit der Konvention führte der sowjetische Außenminister Wyschinski auf der Belgrader Konferenz an, daß die Donauartikel der Friedensverträge mit den Exsatellitenstaaten Deutschlands eine Änderung des grundlegenden Art. I der PK darstellten.³⁰ Da Art. I der PK die Leitgedanken der gesamten Konvention enthält, so verliert diese mit seiner Änderung ihre Gültigkeit.³¹

Falls man annimmt, daß die Friedensverträge vom Weiterbestehen der EDK ausgingen, so gilt das nicht für die IDK, deren Auflösung im Wiener Vertrag vom 12. September 1940 vorgesehen war. „Der Weiterbestand der IDK war daher auch im Zweiten Weltkrieg zunächst in Frage gestellt worden. Es wäre also ähnlich wie 1919 eine Erklärung über das unangefochtene Fortbestehen ihrer Rechte sinnvoll gewesen.“³²

Schließlich erklärte die UdSSR, daß auch Frankreich und Großbritannien als Vertragspartner des Abkommens von Sinaia offenbar davon ausgegangen seien, daß die Konvention von 1921 schon im Jahre 1938 nicht mehr gegolten habe.³³

²⁹ Seidl-Hohenveldern, Ignaz, Die Belgrader Donau-Konvention von 1948. *Archiv des Völkerrechts*, Band 7, 1958, S. 256. Seidl-Hohenveldern erklärt dazu, daß diese Begründung der Westmächte nicht voll zu überzeugen vermag, da der Ständige Internationale Gerichtshof zum Beispiel im Gexer Freizonenstreit diese Klausel indirekt anerkannte.

³⁰ Seidl-Hohenveldern, S. 256.

³¹ *Protokoll der BKf*, S. 65.

³² Seidl-Hohenveldern, S. 257.

³³ Wyschinski, *Protokoll der BKf*, S. 67.

Im Vertrag von Sinaia, an dem nur Großbritannien, Frankreich und Rumänien teilnahmen, wurde die Konvention von 1921 geändert, obwohl gemäß Art. 42 der PK diese nur unter Beteiligung aller Signaturstaaten hätte abgeändert werden können.

Die Westmächte beriefen sich hingegen auf Art. 7 der PK, der den in der EDK vertretenen Staaten das Recht gab, die Befugnisse der EDK durch eine von allen in der Kommission vertretenen Staaten abgeschlossene internationale Abmachung außer Kraft zu setzen. Folglich hätten diese Staaten auch das Recht gehabt, die Kompetenzen der EDK zu verringern, was im Vertrag von Sinaia geschehen sei.³⁴

Schließlich stellte die UdSSR fest, daß die Westmächte die Hinfälligkeit der Konvention von 1921 selbst zugegeben hätten, da sie nicht einmal alle alliierten Staaten zur Belgrader Konferenz eingeladen hatten.³⁵

Nach Art. 42 der PK hätte eine Totaländerung des Vertrages nur auf einer Konferenz beschlossen werden können, zu der alle Signatarstaaten einzuladen gewesen wären. Wenn auch die französische Delegation in letzter Minute auf der Konferenz vorschlug, die belgische, griechische und italienische Regierung einzuladen, so haben die Westmächte bereits auf den früheren Außenministerkonferenzen deren Ausschluß zugestimmt.³⁶ Der französische Antrag wurde daher auf der Konferenz abgelehnt.

Während die Frage nach der Gültigkeit der PK 1921 „angesichts der praktisch wirksamen Regelung der Schifffahrtsfragen weitgehend ein Prestigekampf zu sein“ schien,³⁷ so ergaben sich daraus für den Beitritt Österreichs zur BK sowie für den künftigen Beitritt der BRD entsprechende Probleme.

Damit im Zusammenhang stand die Regelung der vermögensrechtlichen Fragen der EDK, die für die Haltung Frankreichs und Großbritanniens zur neuen DK entscheidend war:

Das Zusatzprotokoll zur BK vom 18. August 1948 bestimmt hinsichtlich des Vermögens der EDK, daß dieses auf die Sonderstromverwaltung für die Donaumündung (Art. 20 BK), während das frühere Vermögen der IDK auf die neue Kommission bzw. auf die Sonderstromverwaltung für das Eiserne Tor übergehen soll (Art. 2 und 5 des Zusatzprotokolls). Die Verpflichtungen der EDK und der IDK werden hingegen als erloschen erklärt (Art. 3 und 4 des Zusatzprotokolls).³⁸

Die Konfiskation der Güter der ehemaligen Kommission sowie die Nichtzurückzahlung der Kredite an Frankreich und Großbritannien — diese waren Kreditgeber der EDK und der IDK — mußten im Verhandlungswege zwischen den betreffenden Staaten und der neuen DK geregelt werden, um

³⁴ Imbert, S. 81—82.

³⁵ Wyschinski fragte daher auf der BKf: „Pourquoi ne voyons-nous pas ici, parmi nous, la Grèce, la Belgique, l'Italie? En ce qui concerne l'Autriche il y a une explication spéciale et au sujet de l'Allemagne il n'y en a même pas — c'est qui est d'ailleurs bien naturel.“ *Protokoll der BKf*, S. 69.

³⁶ *Protokoll der BKf*, S. 69; Imbert, S. 82.

³⁷ Seidl-Hohenveldern, *a. a. O.*, S. 260.

³⁸ Siehe den Text des Zusatzprotokolls zur BKf im Anhang.

zu einer endgültigen Lösung der Donaufrage nach dem Zweiten Weltkrieg zu kommen.³⁹

Da die Westmächte die BK nicht anerkannten,⁴⁰ bestand für die Westmächte die ehemalige EDK noch weiter. Diese hat bis heute ihren Sitz in Rom und regelt vor allem die vermögensrechtlichen Fragen und die Pensionsansprüche der früheren Angestellten der EDK.⁴¹

Abschließend ist hinzuzufügen, daß die Beschlüsse der Belgrader Konferenz für die daran nicht beteiligten Staaten keinesfalls verbindlich sind.⁴² In diesem Sinne ist die BK weder für die BRD, noch für die Westmächte, wohl aber für Österreich seit seinem Beitritt 1960 verbindlich.⁴³

2.2. Prinzip der freien Schifffahrt

Der wesentlichste Unterschied zwischen beiden Regelungen liegt im Grundsatz der BK, daß „die Donau den Donaustaaten“ gehört.⁴⁴

Dementsprechend ist der Begriff der Schifffahrtswegfreiheit in der BK enger

³⁹ Alphonse Dalmas — Mitglied der französischen Delegation auf der Belgrader Konferenz — erklärte dies als Vorbedingung einer „entente réaliste“ zwischen Ost und West. Als weitere Punkte nannte er die Definition der Schifffahrtswegfreiheit, die Teilnahme von Nichtuferstaaten als Beobachter der DK und die Verbindung der DK zur UNO; Dalmas, Alphonse, *Internationalisation du Danube*, Vortrag vor dem Donaueuropäischen Institut in Wien im November 1961, S. 10—11.

⁴⁰ Die USA (16. November 1949) und Großbritannien (2. Jänner 1952) informierten den Generalsekretär der UNO, daß sie die neue DK nicht anerkennen. Der sowjetische Vertreter erklärte im Koordinationskomitee der ECOSOC anlässlich der listenmäßigen Erfassung der internationalen Organisationen: „... que la Commission du Danube ne doit pas être inscrite sur la liste puisqu'elle a été instituée sur la base d'arrangements d'après-guerre ayant un statut spécial“, Dokument des ECOSOC, E/2366 vom 17. Februar 1953, 15. Sitzung, Annex II, S. 6.

⁴¹ Im März 1953 fand daher eine Sitzung dieser Rumpf-EDK unter dem Vorsitz des französischen Botschafters Thierry statt, zu dem die Vertreter Frankreichs, Italiens und Englands sowie der BRD (als Beobachter) kamen. *Revue de la navigation intérieure et rhénane*, XXV. Jahr, 1953, Nr. 6, S. 185.

⁴² Seidl-Hohenveldern, S. 258.

⁴³ Regierungsvorlage der österreichischen Bundesregierung vom 9. September 1959 an den Nationalrat, Nr. 37 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates IX G. P., S. 29; diese beinhalten den russischen und französischen Text der Belgrader Konvention sowie deren deutsche Übersetzung (siehe im Anhang zu dieser Arbeit; die Erläuterungen zu dieser Regierungsvorlage werden i. d. Folge mit *Österreichischer Motivenbericht* abgekürzt).

⁴⁴ Milan Bartos weist darauf hin, daß es sich durchaus nicht um einen „revolutionären Akt“ der DST (Donaustaaten) handelt, sondern daß die DST die „normale Anwendung des internationalen Flußschifffahrtsrechtes“ verlangten; Bartos, Milan, *La Conférence du Danube à Belgrade, Yougoslavie*, Band 2, Oktober 1948, S. 29.

Vladimir Koutikov erklärt, daß das Souveränitätsprinzip im Internationalen Flußschifffahrtsrecht weiters Geltung besitzt: „Conformément au principe de la souveraineté territoriale, les eaux, fluviales et lacustres, ainsi que les eaux des canaux, sont soumises à la juridiction exclusive des Etats où elles se trouvent“, „*Les cours d-eaux internationaux*“, Quelques aspects de l'évolution récente du droit fluvial international en Europe, Conférence sur le Droit International — Lagonissi 1966, *Publication der Dotation Carnegie pour la Paix Internationale*, Genf, 1967, S. 15—16.

gefaßt als in der PK. Die Durchführung der Verbesserungsarbeiten auf der Donau sowie die Kontrolle der Schifffahrt obliegt den Uferstaaten allein. Die Nichtuferstaaten sind von der Verwaltung der DK ausgeschlossen.

Auf den ersten Blick ist der Unterschied zwischen der Redaktion des Art. 1 der PK und desselben Art. der BK schwer erkennbar. Wyschinski erklärte den Art. 1 der BK als Ausgangspunkt der wirtschaftlichen und politischen Neuregelung der Donauschifffahrt.⁴⁵

Worin besteht nun der praktische Unterschied zwischen beiden Konzeptionen?

Während Art. 1 der BK bestimmt, daß die „Schifffahrt auf der Donau für die Angehörigen, die Handelsschiffe und die Waren aller Staaten auf der Grundlage der Gleichstellung bezüglich der Hafen- und Schifffahrtsgebühren und der Bedingungen für die Handelsschifffahrt frei und offen“ ist, so beinhaltet Art. 1 der PK die Formulierung „im Sinne der vollkommenen Gleichheit“.

Die BK limitiert die Schifffahrtswegfreiheit insofern, als sie die *Handelsfreiheit* vom Abschluß entsprechender Verträge zwischen den Transportgesellschaften der einzelnen Staaten abhängig macht und dadurch den Uferstaaten die Möglichkeit gibt, gewisse Staaten davon auszuschließen.⁴⁶

Gemäß Art. 41 der BK sind entsprechende Abmachungen zwischen den Transportgesellschaften der Uferstaaten oder der anderen Staaten erforderlich, damit die Schiffe die Häfen anlaufen können und die erforderlichen Umschläge tätigen können. Die tatsächliche Durchführung der Schifffahrt auf der Donau hing daher von den sozialistischen DST ab, die — in Verbindung mit der entsprechenden Donauschifffahrtsgesellschaft — ihre vertragliche Zustimmung zum Anlaufen der Häfen, zum Laden und Löschen geben mußten. Vor allem die jugoslawische, österreichische und deutsche Donauschifffahrt waren von dieser speziellen Regelung betroffen und konnten erst im Laufe der Jahre ihre Schifffahrt voll ausbauen.

Die Westmächte protestierten auf der Belgrader Konferenz gegen die Abfassung des Art. 1 der BK und erklärten, daß diese Bestimmungen die Diskrimination der Donauschifffahrt, wie sie in den letzten Jahren gehandhabt wurde, fortsetze.⁴⁷

⁴⁵ „Je dois souligner que cette décision est très importante. De même que l'avait fait l'article premier de la Convention de 1921, cette décision détermine le cours politique et économique fondamental que doit suivre la future convention“, *Protokoll der BKf*, S. 121 ff.

⁴⁶ Wyschinski erklärte bezüglich der „gleichen wirtschaftlichen Möglichkeiten“ aller Staaten, die Schifffahrt auf der Donau betreiben, daß dieses Prinzip auf keinem internationalen Schifffahrtsweg angewendet werde, weder am Suez- noch am Panama-kanal, noch auf anderen internationalen Flüssen; *Protokoll der BKf*, S. 119—121.

⁴⁷ „Le projet n'empêche pas la discrimination de la navigation sur le fleuve. Il n'assure un traitement non-discriminatoire que dans les questions mineures de taxes portuaires et de règlement sanitaire. Sur les questions primordiales, comme l'accès aux ports et autres facilités, le projet laisse la porte ouverte aux pratiques exclusives et discriminatoires qui ont suivies au cours de trois dernières années“; Rede des US-Delegierten auf der BKf, *Protokoll der BKf*, S. 253.

Seidl-Hohenveldern hält es für unmöglich, den Begriff der Schifffahrtsfreiheit so auszudehnen, daß darunter das Verbot der genannten Praktiken (Diskriminierung durch die staatlichen Schifffahrtsgesellschaften der sozialistischen Staaten) zu verstehen wäre.⁴⁸

Da die sozialistischen Uferstaaten auch unter Beibehaltung der PK des Jahres 1921 „die wirtschaftlichen Interessen jedes ihr nicht genehmen Staates an der Donauschifffahrt durch ein Zusammenspiel zwischen dem jeweiligen Staatsaußenhandelsmonopol und der betreffenden staatlichen Schifffahrtsgesellschaft ausschalten“ hätten können, so war die Belgrader Konferenz vom wirtschaftlichen Standpunkt der sozialistischen Staaten überflüssig.⁴⁹ „Politisch mag sie als Antwort auf die Ausschaltung Rußlands durch die Konvention von 1921 erklärlich sein. Die Ergebnisse der Konferenz mögen auch einen gewissen Eindruck in den kommunistisch gewordenen Donauländern hervorgerufen haben, in denen schon vor 1939 das Mitspracherecht der Nichtuferstaaten — trotz ihrem damals sehr bedeutenden Anteil an der Donauschifffahrt — als eine unangenehme Einschränkung der nationalen Souveränität empfunden worden war.“⁵⁰

Auf Grund des limitierten Begriffes der Schifffahrtsfreiheit wurde die Regelung der BK durch Verträge zwischen den Regierungen Österreichs und der BRD mit den Signatarstaaten der Konvention sowie durch Verträge zwischen den Donauschifffahrtsgesellschaften der Uferstaaten ergänzt.

Regelung bezüglich der Kriegsschiffe

Während die Kriegsschiffe der Nichtuferstaaten, wie zum Beispiel Frankreich und Großbritannien, gemäß den Bestimmungen des Friedensvertrages von 1856 (Art. 19), die von der PK von 1921 übernommen wurden, bis nach Galatz fahren konnten,⁵¹ so schloß Art. 30 der BK die Kriegsschiffe der Nichtuferstaaten von der Befahrung der Donau aus. Die Kriegsschiffe der Uferstaaten benötigen dazu die Einwilligung der „betreffenden Donaustaaten“.⁵²

Da Art. 30 der BK nicht genau bestimmt, welche DST der Befahrung der Donau durch Kriegsschiffe von seiten eines anderen DST zuzustimmen haben, müßte jeder DST — auch der, der nicht von fremden Kriegsschiffen befahren wird — um Erlaubnis gefragt werden. So könnte zum Beispiel das neutrale Österreich im Falle der Gefährdung seiner Sicherheit und Neutralität Einspruch erheben oder entsprechende rechtliche Gegenmaßnahmen treffen.⁵³

⁴⁸ Seidl-Hohenveldern, S. 260—61.

⁴⁹ *ebenda*, S. 260—261.

⁵⁰ *ebenda*, S. 261.

⁵¹ Siehe die Rede Wyschinskis auf der Belgrader Konferenz, *Protokoll der BK*, S. 125.

⁵² Siehe den genauen Wortlaut des Art. 30, 2. Absatz BKf im Anhang.

⁵³ Berger, Peter, Die internationale Donau und das neutrale Österreich. *Der Donauraum*, Band X, 1965, Heft 1—2, S. 87—89.

Berger stellt weiters fest, daß Österreich bereits in Friedenszeiten entsprechende Vorkehrungen treffen müßte, um eine Verletzung der neutralen österreichischen Donautrecke im Konfliktfalle zu verhindern.

2.3. Kontrolle und Verwaltung durch die Uferstaaten

Im Anschluß an das Prinzip der Schifffahrtsfreiheit wurde über die künftige Struktur und die Aufgaben der DK diskutiert:

Während die EDK gemäß Art. 16 des Pariser Friedensvertrages von 1856 auf der unteren Donau die erforderlichen Verbesserungsarbeiten selbst durchführte,⁵⁴ so fordert Art. 3 der BK von den Uferstaaten die Durchführung der betreffenden Arbeiten. Art. 3.BK bedeutet sogar eine gewisse Verpflichtung für die Uferstaaten, diese Arbeiten durchzuführen. Die DST verpflichten sich, ihre „Donauabschnitte in einem für Flußschiffe schiffbaren Zustand zu erhalten, die zur Erhaltung und Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse notwendigen Arbeiten durchzuführen sowie die Schifffahrt auf den Fahrrinnen der Donau nicht zu behindern oder zu stören“.⁵⁵

Die DK koordiniert nur die Ausbaupläne der Uferstaaten, ohne diese — außer im Falle des Art. 4 BK — selbst durchzuführen; die DST beraten sich mit der DK über diese Angelegenheiten.⁵⁶

Falls ein DST nicht in der Lage sein sollte, die in seinen Abschnitt fallenden Verbesserungsarbeiten durchzuführen, so muß er diese von der DK durchführen lassen (Art. 4 BK).⁵⁷ In dieser wichtigen Angelegenheit kann jedoch der betreffende Staat nicht überstimmt werden (Art. 12 BK).

Die *Finanzierung* dieser Arbeiten erfolgt ebenfalls durch die Uferstaaten (Art. 34 und 39 der BK). Während dasselbe Prinzip in der IDK laut Art. 15 bis 18 der PK von 1921 verfolgt wurde, so hob die EDK hingegen selbständig Gebühren ein (Art. 16 des Friedensvertrages von 1856).

Obwohl in den Art. 35 bis 38 der BK auf die Möglichkeit der Einhebung von Sondergebühren hingewiesen wird, so sollen die DST — außer im Falle der traditionellen Sonderstromverwaltungen — davon so wenig als möglich Gebrauch machen.

⁵⁴ Art. 16 des Pariser Friedensvertrages 1856 bestimmte bezüglich der Tätigkeit der EDK: „... chargé de designer et de faire exécuter les travaux nécessaires depuis Isatcha, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin de mettre cette partie du fleuve et dittes parties de la mer dans les meilleures conditions denavigabilité.“

Was diese Befugnisse der EDK für die Uferstaaten bedeuteten, schilderte Anna Pauker, der rumänische Außenminister, auf der Belgrader Konferenz. So konnten die Uferstaaten nicht einmal die notwendigsten Verbesserungsarbeiten auf der Donau ohne die Zustimmung der Großmächte durchführen. Als Beispiele schilderte sie die Versandung des Sulina-Kanals im Jahre 1926. Die Delegierten Frankreichs, Großbritanniens und Italiens bei der EDK verweigerten die Durchführung der erforderlichen Verbesserungsarbeiten mit dem Hinweis, daß sie von ihrem Heimatstaat keinen Befehl dazu erhalten hätten. Ein Appell der rumänischen Regierung an Mussolini, McDonald und Herriot blieb ohne Erfolg; *Protokoll der BKf*, S. 175.

⁵⁵ Siehe den genauen Wortlaut des Art. 3 BK im Anhang.

⁵⁶ Art. 3, 1. Absatz der BK.

Während die EDK alle Arbeiten selbst durchführte, so hatte die IDK ebenfalls die Aufgabe, die Ausbaupläne zu koordinieren. Laut Art. XI PK hatte sie allerdings das Recht, „dieses Programm abzuändern, wenn sie es für nützlich erachtet“.

⁵⁷ Eine ähnliche Bestimmung wie im letzten Satz findet sich in Art. 19 BK.

Auf der Belgrader Konferenz wiesen die sozialistischen Staaten darauf hin, daß sie nicht der Hilfe der USA im Rahmen des Marshall-Planes bedürften, um ihre Wirtschaften nach dem Ende des Krieges wieder aufzubauen, sondern selbst imstande seien, die erforderlichen wirtschaftlichen Maßnahmen und damit auch den Ausbau der Donau zu finanzieren.⁵⁸

Interessanterweise wurde auf der Belgrader Konferenz das Problem des Kraftwerksbaues und damit der Ausdehnung der Befugnisse der DK auf die Energiewirtschaft und die Bewässerung von Trockengebieten nicht erörtert.

Die BK stellt die Schifffahrt in den Vordergrund, ohne auf die weiteren Nutzungsmöglichkeiten der Donau einzugehen.⁵⁹ Es ist anzunehmen, daß die Erfahrungen der Uferstaaten mit der IDK, die solche Arbeiten verbieten konnte, „soweit sie geeignet wären, die Schifffahrt des Stromes zu beeinträchtigen“, sowie die Opposition der jugoslawischen Delegation gegen den sowjetischen Entwurf auf der Vorkonferenz in Moskau, der ebenfalls das Verbot des Baues von Kraftwerken durch die DK vorsah, zu einer Unterlassung entsprechender Bestimmungen geführt haben.⁶⁰

Entsprechend dem Prinzip „die Donau den Donaustaaten“ weist die DK den DST die polizeiliche und sanitäre Aufsicht über die Schifffahrt zu (Art. 23, 24 und 26 BK). Die entsprechenden nationalen Regelungen werden von der DK koordiniert. Zum Unterschied von der ehemaligen EDK erhielt die neue Kommission kein Eingriffsrecht in die Tätigkeit der DST.

Die DK sollte nicht so wie die frühere EDK ein von den Uferstaaten unabhängiges supranationales Organ sein, sondern die Tätigkeit der Uferstaaten hinsichtlich der Erhaltung und Verbesserung der Schifffahrt koordinieren.

Während die EDK sich über die nationalen Verwaltungen der Uferstaaten hinwegsetzte und die Arbeiten auf der Donau selbst durchführte, so werden

⁵⁸ Madame Pauker, rumänischer Außenminister, auf der Belgrader Konferenz: „Par le travail que leurs peuples libérés consacrent à la reconstruction de leur économie et par l'aide mutuelle qu'ils se donnent, nos pays ont prouvé qu'ils sont à même de résoudre les problèmes ardu de leur reconstruction économique et de leur développement, sans renoncer à leurs droits et à leur liberté, ce qu'ont du faire les pays attirés par l'appât de la politique des dollars.“ *Protokoll der BKf*, S. 175—177.

⁵⁹ Art. 3 BK bestimmt, daß die Uferstaaten die Verbesserungsarbeiten durchführen müssen, ohne die Schifffahrt zu behindern. Art. 3 der *Moselkonvention 1956* bestimmt hingegen, daß die Verbesserungen für die Schifffahrt den Erfordernissen der Elektrizitätswirtschaft, der Landwirtschaft, der Fischzucht, der Hydrologie und dem Tourismus Rechnung zu tragen haben. Art. 54 der *Moselkonvention* bestimmt, daß keine Maßnahmen gegen die Gewinnung elektrischer Energie gerichtet werden; damit wird — im Unterschied zur Belgrader Konvention — der Elektrizitätswirtschaft der Vorrang gegeben. Siehe den Text der zitierten *Moselkonvention* in „*Extrait des Textes législatifs et Dispositions de Traités, concernant l'utilisation des fleuves internationaux à des fins d'autres que la navigation*“, UN-Documents, ST/LEG/SER. B/12, Nr. 123, S. 424 ff. Allerdings gehören die Uferstaaten der Mosel (BRD, Frankreich und Luxemburg) der EWG an, während eine einheitliche Lösung dieses Problems im Falle der Donaustaaten an dem erwähnten Mißtrauen Jugoslawiens scheiterte.

⁶⁰ Art. XI und XIV der *Pariser Konvention 1921*.

laut der BK alle Arbeiten von den nationalen Verwaltungen durchgeführt und in der DK koordiniert.⁶¹

Hinsichtlich des geographischen Geltungsbereiches der neuen Konvention soll darauf hingewiesen werden, daß die PK von 1921 die March, die Thaya, die Drau, die Theiß, die Maros sowie die Seitenkanäle und Schiffahrtsrinnen in ihre Regelung miteinbezog.⁶² Der sowjetische Vorschlag, der in Art. 2 der BK enthalten ist, beschränkt die Tätigkeit der Kommission auf den Lauf der Donau von Ulm bis zum Schwarzen Meer sowie den Sulina Kanal. Damit konnte die UdSSR den für sie wirtschaftlich und strategisch wichtigen Kilia-Arm (der St. Georgs-Arm ist versandet) von jeglicher Kontrolle der anderen Staaten ausschließen.

In der BK, das heißt, im damaligen sowjetischen Entwurf, befand sich kein Hinweis auf die Schaffung neuer Kanäle. Wyschinski erklärte dazu jedoch auf der Belgrader Konferenz, daß entsprechende Kanäle nach deren Fertigstellung in die Donauregelung miteinbezogen werden können.⁶³ Im Hinblick auf den Bau des Rhein-Main-Donaukanals und den Beitritt der BRD zur BK hatte sich der sowjetische Außenminister danach alle Türen offengelassen. Die Einbeziehung der deutschen Donau („von Ulm bis zum Schwarzen Meer“, laut Art. 2 BK) in die gegenständliche Regelung ermöglichte der UdSSR eine abwartende Haltung in der Deutschlandfrage.

⁶¹ „Cela est conforme au principe de base, notamment au principe selon lequel la réglementation et le contrôle de la sécurité de la navigation sur le Danube doit être l'obligation et le droit des Etats danubiens — maîtres des territoires traversés par le Danube.“ Rede Wyschinskis auf der Belgrader Konferenz, *Protokoll der BKf*, S. 121.

⁶² Siehe Art. II der *Pariser Konvention 1921*. Dies entsprach dem Vorschlag der USA auf der Belgrader Konferenz.

⁶³ „On n'y trouve pas, il est vrai, les canaux de jonction et latéraux, mais il est mentionné que ces canaux peuvent être ultérieurement inclus dans le système danubien, après leur construction.“ *Protokoll der BKf*, S. 121.

2. Kapitel

Der Kominformkonflikt in der Donaukommission (1948–1955)

1. Politische und wirtschaftliche Ursachen des Konfliktes

Noch während der Vorkonferenz der sozialistischen DST in Moskau, die eine neue Regelung der Donauschifffahrt ausarbeiten sollten, wurde Jugoslawien am 28. Juni 1948 aus der *Kominform* ausgeschlossen.¹ Die Gründe für den Ausschluß Jugoslawiens waren in erster Linie politischer Natur, da Tito es wagte, den Befehlen der KPdSU unter der Führung *Stalins* zu trotzen. In zweiter Linie waren sie wirtschaftlicher Natur, da Tito die wirtschaftlichen Vorstellungen Stalins über die Entwicklung Jugoslawiens ablehnte und Jugoslawien im Rahmen einer Balkanföderation gemeinsam mit Bulgarien zu einem von der UdSSR unabhängigen Land machen wollte.²

Da Tito unabhängig von der „Roten Armee“ durch eigene Partisanenarmeen einen siegreichen Kampf gegen die deutschen Truppen führen konnte, war für ihn die Hilfe der Roten Armee — wie in der ČSSR, Ungarn oder Rumänien — nicht erforderlich, um an die Macht zu kommen.

Im Rahmen des 1947/48 beginnenden Kalten Krieges stellte hingegen die von der UdSSR unabhängige Politik Jugoslawiens eine Gefahr für die neuen kommunistischen Volksdemokratien in Osteuropa dar, da die UdSSR eine Aufweichung der gemeinsamen Front der „sozialistischen Länder“ befürchtete. Auf Grund der Blockade von seiten der „Kominform“ sowie eines Teiles der westeuropäischen Staaten hatte Jugoslawien auch anfänglich mit großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen, konnte jedoch schließlich von seiten der USA, Englands und der BRD wertvolle Kredite erhalten.³

¹ *oben*, I. Teil, 1. Kap. § 1.1.

² Im Vertrag von Bled 1947 zwischen Tito und G. Dimitrov wurde ein gegenseitiges Übereinkommen bezüglich der Errichtung einer Zollunion zwischen beiden Staaten (Jugoslawien und Bulgarien) erzielt. Zuerst erklärte Stalin, daß die UdSSR davon nicht in Kenntnis gesetzt wurde, dann verlangte er nachdrücklich die Föderation zwischen beiden Staaten, was wohl zu einer Unterordnung Jugoslawiens unter die Kominform geführt hätte.

Djilas, Milovan, *Conversations with Stalin*, Penguin Books Ltd., Middlesex, England, 1962, S. 134 ff.

³ Phillis Auty weist auf die Hilfe des Westens an Jugoslawien hin: „In November 1948 Yugoslavia joined the Coal- and Steel-Committee of Europe and asked the ECE of UN to aid with coal imports. Even before the economic blockade got working

Im wirtschaftlichen Bereich äußerten sich die Maßnahmen der UdSSR gegenüber dem dissidenten Jugoslawien in Form einer Blockade, durch die Streichung aller Kredite und Warenlieferungen sowie in der Behinderung jugoslawischer Schiffe auf der Donau.

Vor dem Ausschuß Jugoslawiens aus der Kominform gab es jedoch bereits erste Anzeichen einer Krise in der gemeinsamen sowjetisch-jugoslawischen Donauschiffahrtsgesellschaft JUSPAD: diese Gesellschaft wurde, ebenso wie die sowjetisch-jugoslawische Fluggesellschaft JUSTA, durch ein gemeinsames Abkommen zwischen der UdSSR und Jugoslawien am 4. Februar 1947 gegründet. Dabei hatten beide Vertragsstaaten die Verpflichtung zu gemeinsamen Investitionen in diesen Gesellschaften übernommen. So sollte die JUSPAD eine eigene Schiffswerkstätte bauen und die eigenen Hafenanlagen ausbauen, wobei diese Aufgaben der Sowjetunion zufielen. Die Konstruktion der Schiffsanlagen wurde in der Nähe von Belgrad geplant. Jugoslawien jedoch erachtete dies als einen Nachteil für den Ausbau der Stadt Belgrad und bat die UdSSR, Schiffsanlagen größeren Umfanges außerhalb der Stadt zu errichten.⁴

Die Sowjetunion antwortete auf diese Bitte nicht, und die Schiffsanlagen wurden in der Folge nicht gebaut.⁵

In demselben Dokument wird erwähnt, daß Jugoslawien den besten Teil seiner Flotte der JUSPAD anbot (die UdSSR durfte sich die Schiffe auswählen, wobei sie die besten wählte), während die schlechten Schiffe der Jugoslawischen Nationalen Donauschiffahrtsgesellschaft (Navigation fluviale yougoslave de l'Etat) verblieben.⁶

Insgesamt hatte Jugoslawien 137 Schiffseinheiten, davon 14 Zugschiffe, 103 Schlepper und 20 Ölschiffe der JUSPAD zur Verfügung gestellt.⁷ Diesem Argument wurde allerdings vom sowjetischen Leiter der JUSPAD entgegnet, daß Jugoslawien der JUSPAD nur alte Schiffe (es werden allerdings nur drei aufgezählt) übergeben habe.⁸

Es kam daraufhin oft zu Diskriminierungen in der Tarifpolitik der JUSPAD über die Aufteilung der durchzuführenden Fahrten.

So führte die Jugoslawische Donauschiffahrtsgesellschaft im Jahre 1948 insgesamt 39.207 Tonnenkilometer auf die Rechnung der JUSPAD durch,

she had signed a 15 mill. £ trade agreement with Great Britain, to be followed later by a larger five-year agreement. The US already released Yugoslav frozen assets. By July 1949 Yugoslavia was negotiating for both, American and British aid."

Auty, Phillis, Yugoslavia's International Relations, „Contemporary Yugoslavia“, Hrsg. Vucinich, California Press, 1966, S. 168.

⁴ *Livre Blanc sur les procédés agressifs de gouvernements de l'URSS, de Pologne, de Tschecoslovaquie, de Hongrie, de Roumaine, de Bulgarie, d'Albanie envers la Yougoslavie*, Ministère des Affaires Etrangères de la RPFY, Belgrad 1951 (in der Folge mit LBY abgekürzt), S. 331 ff., Dokument Nr. 200.

⁵ *ebenda*.

⁶ *ebenda*.

⁷ LBY, Dok. 202, S. 332—333.

⁸ LBY, Dok. 201, S. 332.

jedoch insgesamt 509.037 Tonnenkilometer für die sowjetischen Gesellschaften. (Das heißt, daß im zweiten Fall die jugoslawischen Schiffe als Anteil der UdSSR galten und deren Ertrag statt Jugoslawien der UdSSR zufließte.)⁹

Die Sowjetische Donauschiffahrtsgesellschaft SDGP benützte die jugoslawischen Schlepper für eigene Fahrten, obwohl sie für Fahrten der JUSPAD vorgesehen waren. Oft wurden jugoslawische Zugschiffe leer zurückgeschickt und die jugoslawischen Lastschiffe auf Kosten der sowjetischen Schiffahrtsgesellschaften nach Belgrad gebracht. Der damit verbundene Schaden für die JUSPAD wurde mit 1.400.000 Dinar beziffert.¹⁰

Hinsichtlich der Tarife hatte Jugoslawien 0,40 Dinar für den Tonnenkilometer an die JUSPAD zu bezahlen, wobei der Tonnenkilometer für die Beförderung sowjetischer Waren 0,19 und der Tonnenkilometer für ausländische Waren 0,28 Dinar kostete. Jugoslawien hatte daher 52 % mehr zu bezahlen als die UdSSR und 30 % mehr als die anderen Staaten.

Die Generaldirektion der JUSPAD verfolgte eine spezielle Tarifpolitik, indem sie mit den anderen gemischten sowjetischen Schiffahrtsgesellschaften ein Kartell bildete, ohne die Interessen der jugoslawischen Donauschiffahrtsgesellschaften zu berücksichtigen. So trat der sowjetische Direktor der JUSPAD, Kononov, in informellen Kontakt mit der SDGP (Sowjetunion), mit der MESZHART (sowjetisch-ungarische Donauschiffahrtsgesellschaft), mit der DDSG (damals sowjetisch-österreichische Donauschiffahrtsgesellschaft) und mit der SOVROMTRANSPORT (sowjetisch-rumänische Donauschiffahrtsgesellschaft), um auf einer Tagung der Direktoren dieser Gesellschaft in Budapest (alle Direktoren waren sowjetische Staatsbürger) einen Entwurf hinsichtlich der Bildung eines Kartells vorzubereiten. Die jugoslawischen Direktoren der JUSPAD waren jedoch in keiner Weise davon informiert worden.¹¹

Jugoslawien hat auf Grund dieser Ereignisse der Regierung der UdSSR die Auflassung der JUSPAD und JUSTA in einem Schreiben vom 16. März 1949 vorgeschlagen. Jugoslawien kam dabei zum Schluß, daß die Schaffung dieser gemischten Gesellschaften der wirtschaftlichen Entwicklung Jugoslawiens nur Schaden bringe, obwohl im Art. 1 des sowjetisch-jugoslawischen Abkommens vom 8. Juni 1946 vorgesehen war, daß diese gemischte Schiffahrtsgesellschaft zum Wiederaufbau und der Entwicklung der jugoslawischen Wirtschaft dienen sollte.¹²

Auf Grund eines Schreibens vom 25. März 1949 genehmigte die sowjetische Regierung die Liquidation dieser Unternehmen, die von Jugoslawien angeführten Gründe wurden jedoch bestritten.¹³

Robert Weil gelangt in seiner kurzen Studie über die wirtschaftlichen

⁹ LBY, Dok. 203, S. 333—334.

¹⁰ *ebenda*.

¹¹ LBY, Dok. 195, S. 326—328.

¹² *ebenda*.

¹³ LBY, S. 326, Fußnote 1.

Gründe dieses Konfliktes zur Ansicht, daß die Gemischten Gesellschaften eine der wesentlichsten Gründe des Bruches zwischen Jugoslawien und der UdSSR gewesen sind.¹⁴

2. Auswirkungen des Kominform-Konfliktes auf die Donaukommission

Die wesentlichsten Folgen dieses Konfliktes für die Tätigkeit der DK waren:

- a) In der *Organisation der DK* wurde Jugoslawien von den leitenden Posten (insgesamt standen 16 zur Verfügung) ausgeschlossen und erhielt nur 4 untergeordnete von insgesamt 62 verfügbaren Posten. Auf Grund des sowjetischen Übergewichtes in der DK wurde Jugoslawien von jeder konstruktiven Arbeit abgehalten.
- b) *Behinderung der jugoslawischen Schiffe* auf der Donau und damit Verletzung der Art. 1 und 26 der BK.
- c) Streit mit Rumänien hinsichtlich der gemeinsamen Verwaltung des *Eisernen Tores*.
- d) *Grenzstreitigkeiten* auf der Donau in den gemeinsamen Sektoren mit Ungarn, Rumänien und Bulgarien.

Die hier angeführten Punkte wurden — neben anderen Problemen — in den ersten Sitzungen der DK besprochen und führten in der Folge zu laufenden Anschuldigungen von beiden Seiten.¹⁵

Der Mut Jugoslawiens in der DK eine oppositionelle Haltung einzunehmen ist vor allem durch seine beherrschende Stellung am Eisernen Tor zu erklären. So drohte Jugoslawien des öfteren, das Eisernen Tor zu sperren, was katastrophale Folgen für die ohnehin sehr behinderte Schifffahrt auf der Donau gehabt hätte. Zu dieser Zeit war vor allem der Schiffsverkehr zwischen der Tschechoslowakei und Ungarn durch das Eisernen Tor hindurch mit Rumänien, Bulgarien und der UdSSR von großer Bedeutung.

In der *ersten* Sitzung der DK ging es vor allem um organisatorische Fragen (Geschäftsordnung der DK, Aufteilung der leitenden Posten entsprechend der in der DK vertretenen Nationalitäten):

Als der jugoslawische Vertreter Jovanovic versuchte, für sein Land einen leitenden Posten in der Kommission zu erhalten — er begründete dieses Interesse mit der geographischen Stellung seines Landes an der Donau, mit den großen finanziellen Leistungen seines Landes für den schwierigen Abschnitt des Eisernen Tores und mit dem Prinzip, daß alle Mitgliedsländer die gleiche

¹⁴ „... ces compagnies mixtes se révélèrent comme étant l'un des éléments économiques essentiels de la rupture.“

Weil, Robert S., „*Les causes économiques de la rupture entre la Yougoslavie et l'URSS*“, Studie des Institut Universitaire de Hautes Etudes Internationales, Genf, 1957, S. 7.

¹⁵ Allerdings wird in der jugoslawischen *Revue de la politique mondiale* vom 1. Juli 1953, S. 13, Bedenken geäußert, ob die Kommissionsberichte der Jahre 1949 bis 1953 tatsächlich genau den Verhandlungsverlauf wiedergeben und die oppositionelle Haltung Jugoslawiens wortgetreu wiedergegeben wurde.

Verantwortung tragen — wurde dieser Antrag von den restlichen Mitgliedsstaaten der Kommission abgelehnt.¹⁶

Für den Posten des Präsidenten der DK wurde der Rumäne Rudenco, für den Posten des Vizepräsidenten der Vertreter der Tschechoslowakei, Ing. Linhart, und für den Posten des Sekretärs der Leiter der sowjetischen Donauschifffahrt, Morozow, vorgeschlagen.¹⁷ Der jugoslawische Vertreter, der eine getrennte und schließlich eine geheime Abstimmung vorschlug, wurde dabei überstimmt.

Der sowjetische Vorschlag, bezüglich der Geschäftsordnung der DK sah vor, daß der Präsident, Vizepräsident und Sekretär der Kommission auf drei Jahre gewählt werden sollten, wobei für die Wahl einfache Mehrheit der anwesenden Mitglieder verlangt wurde.¹⁸

Jugoslawien kritisierte den sowjetischen Vorschlag und schlug vor, daß sich die sechs Mitgliedstaaten der DK alle drei Jahre in den leitenden Posten abwechseln sollten. Weiters wurde bemängelt, daß nur der Sekretär zeichnungsberechtigt sei und der Präsident der Kommission keine wirklichen Befugnisse besitze. Der Sekretär der Kommission besaß eine überwiegende Macht, da er Leiter der sowjetischen Delegation und zugleich Leiter der Verwaltung dieser Kommission war. Als Leiter der sowjetischen Delegation war er der Kommission gegenüber nicht verantwortlich. Die DK übergab gleichzeitig alle Gewalt dem Sekretariat, wodurch das Sekretariat zum Organ eines einzigen Staates wurde.¹⁹ Die jugoslawischen Vorschläge hingegen sahen die Schaffung von Arbeitsgruppen vor, damit die Mitgliedstaaten auch zwischen den halbjährlichen Sitzungen finanzielle und technische Fragen besprechen könnten.²⁰

Alle diese Zusätze und Änderungsvorschläge wurden jedoch von den Kominform-Mitgliedern abgelehnt.²¹ Dadurch wurde die Tätigkeit der Mitgliedstaaten zwischen den halbjährlichen Sitzungen der DK sehr stark eingeschränkt und es wurde Jugoslawien unmöglich gemacht, die Tätigkeit des Sekretariates zu kontrollieren.

Letzter Streitpunkt während der ersten Sitzung war die „*Organisation*

¹⁶ Siehe dazu im Sitzungsbericht der DK, CD/SES 1, S. 156.

¹⁷ Morozow war in den letzten vier Jahren (seit 1945) Leiter der Sowjetischen Donauschifffahrtsgesellschaft. Dieser wurde 1951 von Kononov, dem früheren Leiter der JUSPAD, abgelöst.

¹⁸ CD/SES 1, S. 157 und 158. Der Art. 7 der Geschäftsordnung der DK (Règles de Procedure de la Commission, CD/SES 1/3) wurde diesbezüglich 1953 abgeändert (CD/SES 9/35).

¹⁹ Der sowjetische Vorschlag, „Projet du statut relatif à l'organisation du secrétariat et des services de la Commission du Danube“, sah in Art. 1 vor: „La Commission organise le Secrétariat et les Services par l'intermédiaire desquels s'effectuent toute l'activité pratique de la Commission“. Art. 2 übergab dem Sekretär die Leitung des Sekretariates: „La direction générale de l'activité du Secrétariat et des Services est effectuée par le Secrétaire de la Commission.“ CD/SES 1/5, S. 239.

²⁰ Siehe dazu den jugoslawischen Vorschlag vom 13. November 1949, CD/SES 1/4; der Vorschlag Jugoslawiens, daß die Mitgliedstaaten laufend über die Tätigkeit der DK informiert werden, wurde mit dem Hinweis abgelehnt, daß die DK kein „Informationsbüro“ sei (CD/SES 1, S. 179).

²¹ Siehe CD/SES 1, S. 179.

des Sekretariates und der technischen Dienste“: als Grundlage dazu sollte der sowjetische Vorschlag dienen. Der jugoslawische Gegenvorschlag, eine „Subkommission“ zum Studium dieser Fragen einzusetzen, wurde abgelehnt.²²

Während in der Folge die Mitglieder der Kominform alle 16 leitenden Posten in der Kommission besetzten, erhielt Jugoslawien nur vier nebensächliche Posten.

Trotz dieser offensichtlichen Diskriminierung Jugoslawiens erklärte der rumänische Präsident voller Stolz, daß die Donau nun nicht mehr nach Westen fließe, sondern „nach Osten, in eine neue Zeit der Freiheit, Gleichheit und Unabhängigkeit der Völker, zu einem neuen, reichen und glücklichen Leben der Donauvölker, zum größten Glück und Nutzen der ganzen Welt“. Wenn dies auch hauptsächlich gegen die Westmächte gerichtet war, so war Jugoslawien in den kommenden Jahren von diesem „glücklichen Leben der Donauvölker“ ausgeschlossen.²³

Inzwischen verschlechterten sich die Beziehungen zwischen der UdSSR und Jugoslawien zusehends. Durch die Wirtschaftsblockade der sozialistischen Staaten gegenüber Jugoslawien und durch das wirtschaftliche Embargo von seiten des Westens wurde Jugoslawien an den Rand des wirtschaftlichen Zusammenbruchs gebracht. Da Wirtschaftskontakte mit der UdSSR und den anderen sozialistischen Staaten unmöglich waren, versuchte Jugoslawien Verbindungen mit der BRD und anderen westlichen Staaten anzuknüpfen. Dadurch entwickelte sich ein reger Donauverkehr zwischen Jugoslawien und der BRD. Bereits 1949 ging der erste Schleppzug nach der BRD ab. Im Falle der Behinderung dieser Transporte durch die Mitglieder der Kominform drohte Jugoslawien mit der Schließung des Eisernen Tores.

Im Frühjahr 1950 wurden militärische Manöver auf dem österreichischen Abschnitt der Donau, der in der sowjetischen Besatzungszone lag, durchgeführt, wobei die sowjetische Armee die jugoslawische Schifffahrt stark behinderte oder verzögerte. Den jugoslawischen Protesten wurde entgegnet, daß dieses Recht den sowjetischen Besatzungsbehörden zustehe.²⁴

Der in der zweiten Sitzung besprochene Dienstpostenplan²⁵ sah 3 Posten für die Direktion (Präsident, Vizepräsident und Sekretär), 21 Posten für das Sekretariat, 30 Posten für die „technischen Dienste“ und 8 Posten für zusätzliches Hilfspersonal vor. Der jugoslawische Vertreter sprach sich — jedoch vergebens — gegen die große Zahl der vorgeschlagenen Posten sowie gegen die ungleiche Berücksichtigung der Mitgliedstaaten aus.²⁶

²² „La création d'une souscommission qui aurait les mêmes tâches et la même structure que la Commission, comme l'a offerte le Représentant de la Yougoslavie, serait une réédition de la Commission (CD/SES 1, S. 172).

²³ *ebenda*, S. 206.

²⁴ Der Text der jugoslawischen Protestnoten vom 8. und 13. Juni 1950 sowie die sowjetische Antwort darauf befindet sich im Weißbuch des jugoslawischen Außenministeriums, LBY, a. a. O., S. 341—344, Dok. 211, sowie Dok. 212 (CD/SES II, S. 119 ff.).

²⁵ „Tableau du personnel du secrétariat et des services de la Commission“ (CD/SES 2/13).

²⁶ CD/SES 2/9 sowie die Tabelle 4 im Anhang.

Der ungarische Vorschlag, daß der Sekretär der Kommission die Dienstposten während des laufenden Jahres ändern könne, stieß auf den Widerstand des jugoslawischen Delegierten, der in diesem Falle ausnahmsweise vom Sekretär Morozow unterstützt wurde.

In dieser Sitzung wurde erstmals — auf Vorschlag des ungarischen und tschechischen Delegierten — über das Problem des Donauabschnittes Gabčíkovo-Gönyü gesprochen: der Experte der ČSSR, Schmelz, erwähnte die schwierigen geologischen Verhältnisse des Abschnittes sowie die großen finanziellen Ausgaben, die mit der Erhaltung dieses Abschnittes verbunden seien. Er wies darauf hin, daß eine eigene Sonderstromverwaltung für diesen Abschnitt eingerichtet werden sollte, wie es in Annex II zur BK vorgesehen wurde. Falls keine Sonderstromverwaltung errichtet wird, müßte an die Hilfe der DK appelliert werden, damit diese gemäß Art. 4 BK technische Maschinen, Apparate und Spezialisten sowie eine finanzielle Unterstützung bereitstelle. Die Experten wiesen jedoch darauf hin, daß die Instandhaltungsarbeiten ebenfalls auf den Abschnitt Gönyü-Rajka ausgedehnt werden müßten. Dies ist das Doppelte des von der Konvention vorgesehenen Abschnittes.²⁷

Laut Beschluß der Kommission — Stimmhaltung Jugoslawiens — wurde dieses Problem den „Technischen Diensten“ zum weiteren Studium zugewiesen;²⁸ auf der dritten Sitzung der DK wurde die Errichtung der Sonderstromverwaltung für die erweiterte Strecke Rajka—Gönyü gegen die Stimme Jugoslawiens beschlossen.²⁹

Auch während der *dritten* Sitzung der Kommission (10. bis 15. Dezember 1950) setzte der jugoslawische Delegierte seine Angriffe gegen die Praktiken der Kommission, die seiner Aussage gemäß, im Gegensatz zur BK stünden, fort.³⁰

Der rumänische Delegierte erwiderte daraufhin, daß die Rede des jugoslawischen Delegierten stark an die „Presse der imperialistischen Kreise Amerikas und Englands“ erinnere, und Morozow (UdSSR) erklärte, daß er dies bereits des öfteren vom jugoslawischen Vertreter gehört habe.³¹

Jugoslawien wurde dabei zum Sprachrohr jener Kräfte erklärt, die sich „auf der anderen Seite des Ozeans“ befinden.³²

Jugoslawien beantwortete die Maßnahmen der Kominform mit Repressalien: Morozow (UdSSR) beklagte sich über die Behinderung der Schifffahrt durch Jugoslawien, das eine neue Verordnung eingeführt hatte, die die Kontrolle der Besatzung fremder Schiffe vorsah; Morozow erklärte, daß diese Maßnahmen der BK widersprächen, die in Art. 26 vorsieht, daß Zoll-, Sanitäts- und Polizeivorschriften die Schifffahrt nicht behindern dürfen. Diese Verord-

²⁷ Siehe dazu CD/SES 2, S. 155—162.

²⁸ CD/SES 2/21, S. 189.

²⁹ CD/SES 3/29, S. 238—249 und S. 353.

³⁰ CD/SES 3/PV 3, S. 215—222.

³¹ *ebenda*, S. 222. In diesem Sinne wurde auch die 2. Resolution der KOMINFORM im November 1949 abgefaßt, in der Tito von der KPdSU und den anderen osteuropäischen kommunistischen Parteien beschuldigt wurde, mit den „imperialistischen Kreisen des Auslandes zusammenzuarbeiten“ — LBY 1951, S. 177—181, Dok. 60.

³² CD/SES 3, S. 222.

nung, von Tito und Rankovic gezeichnet, sähe weiters vor, daß ausländische Schiffe nur an bestimmten Orten anhalten dürften, wodurch dem Schiffseigentümer oder Kapitän unzumutbare Verpflichtungen auferlegt würden.

Der jugoslawische Vizeaußenminister Jovanovic wies diese Anschuldigungen als unbegründet zurück.³³

Als weitere Beispiele zitierte Morozow den Beschuß eines rumänischen Schiffes durch jugoslawische Grenzsoldaten, weiters sei am 29. Juni 1950 das sowjetische Schiff „Murmansk“ von jugoslawischen Grenzsoldaten unter Beschuß genommen worden.³⁴

Der rumänische Delegierte fügte noch hinzu, daß im Juli und August 1950 Schiffe beschädigt oder havariert wurden, da die jugoslawischen Behörden falsche Angaben über Untiefen und Felsen gemacht hätten und die entsprechenden Signale auf dem jugoslawischen Abschnitt der Donau gefehlt hätten. Am 29. September 1947 seien übrigens zwei rumänische Angehörige der „Provisorischen Verwaltung des Eisernen Tores“ an Bord eines Schiffes durch Kugeln der jugoslawischen Grenzwehr getötet worden.³⁵

Der jugoslawische Delegierte erwiderte daraufhin, daß die Arbeitsgruppe über die „Grundsätzlichen Schiffsregeln“ („Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube“) nicht arbeitsfähig gewesen sei, da die Unterlagen zu spät ausgegeben worden seien. Ebenso enthalte der Vorschlag über die „Grundsätzlichen Schiffsregeln“ keine Bestimmungen über die Besatzung fremder Schiffe und sei übrigens fehlerhaft. Sein Land habe daher eine diesbezügliche Verordnung selbst erlassen, um diese Lücke zu füllen.

Diese scharfen Auseinandersetzungen zwischen Jugoslawien und den Mitgliedern der *Kominform* wurden durch den sowjetischen Vertreter mit dem Hinweis darauf zurückgewiesen, daß sich die Wahrheit auf Seiten der UdSSR befinde.³⁶

Erwähnenswert ist noch die Behandlung des Punktes „Säuberung der Donau von gesunkenen Schiffen“; hier versuchte Jugoslawien die gesunkenen jugoslawischen Schiffe, die sich auf fremdem Territorium befanden, zurückzufordern bzw. alle auf jugoslawischem Territorium gesunkenen Schiffe — auch ausländische — zu heben. Auch in dieser Frage wurde Jugoslawien in der nachfolgenden Abstimmung überstimmt.³⁷

Neben technischen Fragen wurde am Abschluß dieser Sitzung das Budget besprochen. Dieses wurde auf 3,240.000 Rubel veranschlagt, wobei die Mitgliedstaaten jährlich 540.000 Rubel an die rumänische Staatsbank zahlen sollten. Jugoslawien wurde gerügt, da es seine Beiträge — bis auf einen kleinen Betrag — nicht bezahlt hatte.

³³ *ebenda*, S. 222—225.

³⁴ *ebenda*, S. 226.

³⁵ *ebenda*, S. 226 ff.

³⁶ *ebenda*, S. 226.

³⁷ CD/SES 3/30; die Diskussion über diese Frage findet sich in CD/SES 3, S. 250—254.

Der jugoslawische Vertreter antwortete daraufhin, daß man von der jugoslawischen Delegation nichts verlangen könne, da man dieser auch nichts gegeben habe.³⁸

Zur Zeit der vierten Sitzung der DK (23. Mai bis 5. Juni 1951) hatte sich die Situation insoweit verschlechtert, daß die diplomatischen Beziehungen zwischen Jugoslawien und den Ländern der Kominform abgebrochen wurden. Jugoslawische Staatsangehörige wurden laufend in den Ländern der Kominform belästigt und an ihrer Arbeit gehindert.

Bei Behandlung der „*Flußüberwachungsvorschriften*“ (*Règles de la surveillance sur le Danube*) schlug der jugoslawische Delegierte die Behandlung dieses Punktes durch eine eigene Arbeitsgruppe vor, da dieser Punkt zu wenig vorbereitet werden konnte. Anläßlich der Überstimmung Jugoslawiens stellte sein Vertreter erbst fest, daß „diese mechanischen Abstimmungen ihn nur in seiner Überzeugung bestärken, daß die Kommission — seit ihrer Gründung — nicht den Interessen der Anrainerstaaten dient, sondern nur zu deren Schaden funktioniert, vor allem zum Schaden Jugoslawiens“.³⁹

Vor allem die Behandlung der „*Grundsätzlichen Schiffsregeln*“ ließ den Willen der UdSSR und der Kominform-Länder klar erkennen, die Souveränitätsrechte Jugoslawiens einzuengen:

Diese Schiffsregeln beinhalten das Verbot für die Uferstaaten, Hölzer, Baumstämme und Flöße auf dem Hauptfluß der Donau treiben zu lassen, was im Falle Jugoslawiens eine ernste Gefahr für dessen Holzwirtschaft bedeutet hätte.⁴⁰

Eine weitere Bestimmung der Schiffsregeln sah vor, daß die Schiffe, die die Donau auf- oder abwärts fuhren, absoluten Vorrang gegenüber jenen Schiffen erhalten sollten, die aus den Nebenflüssen kamen. Dies war ein Schlag gegen die Save-Schiffahrt der Jugoslawen. Die heftigste Auseinandersetzung entzündete sich jedoch an der „*Überprüfung der Havarien*“:

Der Vorschlag der Kominform-Länder gab jenem Staat das Recht zur Untersuchung einer Havarie, dessen Flagge das verunglückte Schiff trägt, nicht jedoch jenem Staate, auf dessen Territorium sich das Schiff befindet. Dieser Vorschlag wurde von Jugoslawien abgelehnt.⁴¹

Schließlich beschuldigte der jugoslawische Delegierte die anderen Mitglieder der DK der „brutalen Diskrimination“ gegenüber seinem Land: jugoslawische Funktionäre dürften sich nicht mehr auf sowjetischen Boden aufhalten; Rumänien und Bulgarien hätten die jugoslawischen Funktionäre weggeschickt und die jugoslawischen Schiffsverkehrsvertretungen mit eigenen Leuten besetzt; im Gegensatz dazu würden die rumänischen und bulgarischen Schiff-

³⁸ CD/SES 3, S. 272 sowie S. 280—281.

³⁹ Siehe dazu CD/SES 4, S. 205—206 und S. 210.

⁴⁰ Text der „*Dispositions fondamentales relative à la navigation sur le Danube*“ siehe CD/SES 4, S. 249; diese wurden 1953 und 1958 abgeändert und sind in der Fassung von Dokument CD/SES 25/24 derzeit in Geltung; siehe unten, II. Teil, 2. Kap., § 2.1.

⁴¹ CD/SES 4, S. 259—260 sowie der Bericht der „*Revue de la politique mondiale*“, Belgrad, 2. Jänner 1952, S. 9—10.

fahrtsbehörden weiter auf jugoslawischem Boden amtieren; schließlich seien jugoslawische Schiffsbesatzungen unnötig festgehalten worden.⁴²

Da die jugoslawische Delegation die für sie so bedrohlichen Entscheidungen der Kommission nicht abwehren konnte, verließ sie die Sitzung mit der Erklärung, daß „ihre Anwesenheit in dieser Situation nicht möglich sei“.⁴³

Nach dem Ausscheiden der jugoslawischen Delegierten während der vierten Sitzung der DK kündigte sich in der fünften Sitzung der DK (10. bis 19. Dezember 1951) eine *leichte Entspannung* an.⁴⁴ Die bereits zitierte *Revue de la politique mondiale* zählt als Gründe für diese Entspannung die beherrschende Position Jugoslawiens auf der Donau sowie die außenpolitischen Schwierigkeiten der UdSSR im Koreakrieg auf.⁴⁵ Die UdSSR war nun bestrebt, einen „modus vivendi“ in den Beziehungen zu Jugoslawien zu finden und Konzessionen zu machen.⁴⁶

Während in der Zeit von 1948 bis 1953 nur Jugoslawien es wagte, der UdSSR zu widersprechen, so bestand die Gefahr, daß bei einer nachgiebigeren Haltung der UdSSR gegenüber Jugoslawien auch die anderen DST es wagen würden, ihre eigene Meinung auszudrücken und ihren wirtschaftlichen Interessen gemäß in der DK zu stimmen.

Eine nachgiebigere Haltung der UdSSR zeigte sich in der Anerkennung des jugoslawischen Vorschlages bezüglich der „Überprüfung der Havarien“ auf der Donau⁴⁷ sowie in der Erlaubnis, daß österreichische Schiffe aus der amerikanischen Besatzungszone in die sowjetische Besatzungszone bis zur ungarischen Grenze fahren konnten.⁴⁸

Während der sechsten Sitzung der Kommission (23. Juni bis 1. Juli 1952) wurde die vom jugoslawischen Vertreter vorgeschlagene Revision der Geschäfts-

⁴² CD/SES 4, S. 262.

⁴³ *ebenda*, S. 262. Es gibt keine klaren Anzeichen dafür, daß die jugoslawische Reaktion auf der 4. Sitzung der DK vorher mit den USA abgesprochen wurde: „Actually, while the western powers undoubtedly favored liberalization within the Danube Commission, there is no evidence to indicate that the Yugoslav walk-out was carried out after pre-consultation with Washington or that it was prompted by American pressure on Yugoslavia“; Gorove, *a. a. O.*, S. 142. Die Tatsache, daß Jugoslawien seit 1950 von den USA finanzielle Hilfe erhielt, könnte jedoch einen solchen Zusammenhang möglich machen. Weiters weist Gorove darauf hin, daß Jugoslawien im Fall eines bewaffneten Konfliktes mit der Hilfe des Westens hätte rechnen können; *ebenda*, S. 139.

⁴⁴ Gorove, *a. a. O.*, S. 142.

⁴⁵ *Revue de la politique mondiale*, 1. Juli 1953, S. 9–10.

⁴⁶ *ebenda*, „A la difference des pays satellites auxquels l'URSS peut donner des ordres, la Yougoslavie est un Etat avec lequel elle doit negocier, ... Il s'ensuit que la lutte de la Yougoslavie et ses succès dans cette lutte profitent aussi aux autres pays riverains.“

⁴⁷ CD/SES 5, S. 253.

⁴⁸ Gorove, *a. a. O.*, S. 143; in der Folge schloß Österreich einen Schiffsverkehrsvertrag mit Jugoslawien im Jahre 1952 (ratifiziert am 10. November 1954) und mit Ungarn 1953 (ratifiziert am 6. Oktober 1955) ab; siehe unten, I. Teil 2. Kap. § 3.2.2.

ordnung und des Statutes des Sekretariates der Kommission einstimmig angenommen.⁴⁹

Obwohl dieser Vorschlag von allen anderen Mitgliedstaaten bezüglich seines Inhaltes kritisiert wurde, erklärten sich der ungarische und der russische Delegierte bereit, Jugoslawien folgende Posten zur Verfügung zu stellen: Stellvertretender Sekretär der Kommission, 2 Posten als Abteilungsleiter sowie 1 Posten als Vertreter des Oberbuchhalters und des Chef-Juristen; Jugoslawien war mit diesen Reformen jedoch nicht zufrieden: die DK beschloß daher, unter der Leitung des Präsidenten eine „Spezialkommission“ einzusetzen, die bis zur nächsten Sitzung die Geschäftsordnung und das Organisationsstatut überprüfen sollte.⁵⁰

Auch die *siebente* Sitzung der Kommission (15. bis 26. Dezember 1952) war noch voll von gegenseitigen Beschuldigungen zwischen Jugoslawien und den Mitgliedern der *Kominform*:

Die Änderung der Geschäftsordnung und des Statuts durch die Spezialkommission wurde immer wieder verzögert. Die Wahl des Präsidiums und des Sekretärs erfolgte noch nach den alten Vorschriften. Dies riß Jugoslawien zur Kritik hin, daß „während der drei letzten Jahre die DK nicht eine Organisation aller DST war, sondern die Organisation eines einzigen Staates, der selbst Mitglied der Kommission ist“.⁵¹

Über den „Bericht des Sekretariates bezüglich seiner Arbeit in den Jahren 1949 bis 1952“ sowie über das Budget kam es zu den üblichen heftigen Auseinandersetzungen.⁵²

Jugoslawien stellte dazu fest, daß man „neben den verschiedensten Argumenten nicht aufhöre, einen politischen Druck auf Jugoslawien auszuüben, der von den Regierungen der Länder des sowjetischen Blocks ausgehe“.⁵³ Vor allem in der rumänisch-jugoslawischen Eisernen-Tor-Verwaltung, die 1945 als Provisorium errichtet wurde, kam es zu wiederholten Zwischenfällen, die ein Resultat der Feindseligkeiten zwischen beiden Staaten seit 1947 waren. So hatte die rumänische Außenministerin Anna Pauker, die ihr Land auf der Donaukonferenz in Belgrad vertrat, ihren Aufenthalt in Belgrad unter anderem dazu benützt, um gegen die jugoslawische Regierung zu konspirieren.⁵⁴

In einem solchen Klima gegenseitiger Spannungen war der Abschluß der erforderlichen Verträge zwischen Rumänien und Jugoslawien zur Regelung der Schifffahrt im gemeinsamen Abschnitt des Eisernen-Tores sowie über die Benützung der dortigen Schleppleinrichtungen unmöglich.⁵⁵

⁴⁹ CD/SES 6/17 und CD/SES 6, S. 225.

⁵⁰ Jugoslawien stimmte dagegen, da es der Meinung war, daß dieser Punkt so schnell als möglich behandelt werden sollte; *ebenda*, S. 298.

⁵¹ CD/SES 7, S. 276—278.

⁵² *ebenda*, S. 288—289 und 291—297.

⁵³ *ebenda*, S. 303.

⁵⁴ Dedijer, Vladimir, *Stalins verlorene Schlacht — Erinnerungen 1948—1953*. Europa-Verlag, Wien, S. 141.

⁵⁵ Über die militärischen Auseinandersetzungen zwischen Jugoslawien und den Kominform-Staaten im Eisernen Tor siehe CD/SES 4, S. 232, sowie CD/SES 7, S. 269 ff., weiters LBY, Dok. 216, S. 346—347.

3. Beendigung des Kominform-Konfliktes

3.1. Politische und wirtschaftliche Hintergründe

In der Einführung zu dieser Arbeit wurde auf den Unterschied zwischen „politischen“ und „technischen“ Angelegenheiten hingewiesen, der für die Interaktionen zwischen den einzelnen Staaten von grundlegender Bedeutung ist.

Während in der Zeit des ideologisch und politisch begründeten *Kominform*-Konfliktes die Donauschifffahrt, die Hebung gesunkener Schiffe, die Verwaltung der DK oder die Benützung der jugoslawisch-rumänischen Schleppeneinrichtungen am Eisernen Tor hoch politische Angelegenheiten waren, wurden nach dem Tod Stalins 1953 von seiten der neuen Führung der KPdSU unnötige Konflikte auf der Donau vermieden.⁵⁶

Während zur Zeit des *Kominform*-Konfliktes die Divergenzen zwischen den DST durch wirtschaftliche (Blockade) und militärische Maßnahmen geregelt wurden, versuchte man seit 1953 in der DK einstimmige Regelungen für die Donauschifffahrt zu finden.

Die Gründe für diesen Wechsel und die Entscheidung darüber, daß die Donauschifffahrt in Zukunft als technische und nicht als konfliktbeladene zwischenstaatliche Angelegenheit gelten sollte, waren allerdings politischer Natur. In der Zeit zwischen dem Tode Stalins 1953 und der Versöhnung zwischen Chruschtschow und Tito im Jahre 1955⁵⁷ pendelte sich die Aktivität der DK in einen neuen konfliktfreien Bereich ein und ein Konsensus zwischen den DST über die zukünftige Tätigkeit der DK reifte heran. Dieses Gleichgewicht wurde erst 1963 durch den Bau des Eisernen Tores (außerhalb des RGW) sowie durch die Errichtung der SSV Gabčíkovo-Gönyü erschüttert.

Die wesentlichen politischen Gründe für die Beendigung dieses Konfliktes und die damit verbundene Neuorientierung der DK lagen vor allem im Führungswechsel der KPdSU nach dem Tode Stalins.

Die Annäherung Jugoslawiens an Griechenland und die Türkei und damit an die NATO führten ebenfalls zu einer konzilianteren Haltung der UdSSR in der DK.

Von wesentlicher Bedeutung war jedoch auch die Erkenntnis für die neue Führung der UdSSR, daß die Durchfahrt durch das Eiserne Tor und damit die Verbindung zu Österreich und der BRD nur durch Beilegung des Konfliktes möglich sei. Die Schiffsknappheit der sozialistischen Staaten zwang schließlich die UdSSR den Handel mit Österreich und der BRD wieder aufzunehmen.

⁵⁶ Vgl. oben, Einführung, § 3.1.

⁵⁷ Die Versöhnung zwischen Chruschtschow und Tito wurde von allen Vertretern der DK — ebenso wie der nachfolgende Abschluß des österreichischen Staatsvertrages — als Stärkung des Friedens in diesem Raum bezeichnet:

„Le renforcement de l'amitié et de la collaboration entre l'Union Soviétique et la Yougoslavie consolide sans aucun doute la paix et la coopération entre tous les peuples. Pour la Commission du Danube ceci signifie une entière garantie de ce que la bonne atmosphère de travail créée au sein de la Commission apportera à l'avenir des résultats encore meilleurs et encore plus d'avantages à tous les Etats danubiens dans la cause de l'amélioration de la navigation sur le Danube“ (CD/SES 12, S. 119—120).

Damit verbanden sich neue wirtschaftliche Projekte wie der Ausbau der Donau und die Herstellung des Rhein-Main-Donaukanals. Gleichzeitig sollte die DK dem Westen die gute Zusammenarbeit der DST vor Augen führen, wobei Österreich und die BRD seit 1953 zu den jährlichen Sitzungen der Donauschiffahrtsgesellschaften (ab 1955 „Bratislava-Abkommen“) eingeladen wurden.⁵⁸

3.2. Normalisierung der Beziehungen Jugoslawiens zur UdSSR und deren Verbündeten⁵⁹

Die Beendigung des Konfliktes zwischen Jugoslawien und den *Kominform*-Staaten führte zu zahlreichen Veränderungen in der Organisation der DK sowie zum Abschluß entsprechender Schiffahrtsverträge zwischen Jugoslawien und den Anrainerstaaten. Die Regelung bezüglich des Eisernen Tores zwischen Jugoslawien und Rumänien setzte der Provisorischen Regelung aus dem Jahre 1945 ein Ende und ermöglichte schließlich auch die Vorbereitungen für den Ausbau des Eisernen Tores zu einem Kraftwerk mit zwei Schleusen, das 1972 fertiggestellt wurde.⁶⁰

3.2.1. Organisation der Donaukommission

Während auf der *achten* Sitzung der DK (26. Juni bis 3. Juli 1953) bereits gewisse Zugeständnisse an Jugoslawien hinsichtlich der Veränderung der Geschäftsordnung der DK gemacht wurden, traf dies noch nicht auf die volle Zufriedenheit Jugoslawiens.⁶¹ Die Behinderung der jugoslawischen Schiffe im österreichischen und ungarischen Abschnitt der Donau wurde fortgesetzt, da sich die sowjetische Außenpolitik erst langsam umzustellen begann.⁶²

Im Juni 1953 erlaubte Jugoslawien der UdSSR — nach Wiederaufnahme der diplomatischen Beziehungen⁶³ — ihre in der sowjetischen Besatzungszone in Österreich gelegenen Schiffe von Wien zum Schwarzen Meer zu befördern.⁶⁴

Erst die *neunte* Sitzung der Kommission (9. bis 17. Dezember 1953) stellte einen „Wendepunkt“ in der Tätigkeit der DK dar.⁶⁵ In dieser Sitzung sollte „einverständlich“ die Geschäftsordnung der DK und das Statut des

⁵⁸ Über die Gründe für die Beendigung des Kominformkonfliktes in der DK siehe Gorove, *a. a. O.*, S. 148—149.

⁵⁹ Mit der Auflösung der Kominform im Jahre 1956 — diese wurde 1947 von Stalin gegründet — wird in dieser Arbeit statt von den „Kominformstaaten“ von der „UdSSR und ihren Verbündeten in der Donaukommission“ gesprochen. Der Sonderstellung Rumäniens im RGW wird durch eine gesonderte Behandlung Rumäniens in dieser Arbeit Rechnung getragen.

⁶⁰ unten, I. Teil 3. Kap. § 1.3.

⁶¹ CD/SES 8, S. 267 und 271.

⁶² „*Revue de la politique mondiale*“, *a. a. O.*, vom 1. Juli 1953, Nr. 13, S. 1—2.

⁶³ Fejtő, François, *Histoire des démocraties populaires*, Paris, 1969, Band II, S. 38; Fejtő weist darauf hin, daß die UdSSR zur gleichen Zeit ihre Beziehungen zur Türkei und Israel normalisierte.

⁶⁴ Gorove, *a. a. O.*, S. 146.

⁶⁵ „... la IX session marque un tournant dans l'activité de la Commission du Danube“ (CD/SES 9, S. 172).

Sekretariates neu geregelt werden: der sowjetische Delegierte schlug aus eigener Initiative folgende Veränderung der Geschäftsordnung vor: Präsident, Vizepräsident und Sekretär sollten für je drei Jahre gewählt werden, wobei diese ihre Posten wechseln und unter jenen Delegierten ausgewählt werden sollten, die während der letzten drei Jahre keinen dieser Posten innegehabt hätten.⁶⁶ Der sowjetische Delegierte erklärte, daß — zum Unterschied von der früheren Regelung — der Präsident, Vizepräsident und Sekretär „nur Ausführungsorgane der Wünsche und Entscheidungen der Kommission sind“.⁶⁷

Das sichtbarste Zeichen der neuen Ära in der DK war die Wahl des jugoslawischen Delegierten Djuric zum Sekretär der Kommission. Gleichzeitig wurde die Wahl zu den neugeschaffenen Posten der Direktoren und Vizedirektoren des Sekretariates durchgeführt, wobei der Bulgare Dimitrov zum Direktor des Sekretariates bestellt wurde. Durch die Einführung dieses Postens wurde das Sekretariat zu einem selbständigen Organ unter der Kontrolle der Botschafter der Mitgliedstaaten.⁶⁸ Die sowjetische Vorherrschaft im Sekretariat der DK wich einer gerechten Aufteilung der Posten nach Nationalitäten.

Die offene Diskussion über die Qualifikationen der einzelnen Kandidaten zeigte, daß eine freiere Atmosphäre in der DK begonnen hatte und das automatische „Ja-sagen“ der *Kominform*-Mitglieder einer sachlichen Diskussion gewichen war.

Auf Vorschlag des jugoslawischen Delegierten wurde der Sitz der DK von Galatz nach Budapest verlegt, um damit die veränderte Atmosphäre in der DK allen Staaten sichtbar zu machen.⁶⁹

3.2.2. Abschluß der Schiffahrtsverträge zwischen Jugoslawien und den restlichen Donaustaaten

Die wichtigste Regelung war der Abschluß eines Vertrages zwischen Jugoslawien und Rumänien über die Errichtung einer gemeinsamen Eisernen-Tor-Verwaltung.⁷⁰

⁶⁶ *ebenda*, S. 208; siehe § 7 der „Règles de Procédure de la Commission du Danube“, i. d. Fassung vom 26. März 1971, Dok. CD/SES 29/28.

⁶⁷ *ebenda*, S. 205—206.

⁶⁸ In der 11. Sitzung der DK wurden die Rechte und Pflichten der Funktionäre der DK festgelegt: diese sind internationale Beamte und genießen diplomatische Immunität: *Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la CD*; CD/SES 11/34, i. d. Fassung vom 26. März 1971; CD/SES 29/30.

⁶⁹ CD/SES 9, S. 200. Im Jahre 1963 wurde ein Amtssitzvertrag zwischen der Volksrepublik Ungarn und der DK abgeschlossen: *Accord entre la République Populaire Hongroise et la Commission du Danube aux sujets de l'immunité et des privilèges de la Commission du Danube*; CD/SES 21/22. Die DK hat gemäß Art. 14 BK Rechtspersönlichkeit nach dem innerstaatlichen Recht des Sitzstaates zum Unterschied von der Europäischen Donaukommission, die Rechtspersönlichkeit nach dem Völkerrecht hatte.

⁷⁰ „Accord sur l'établissement de l'Administration Fluviale des Portes de Fer“, unterzeichnet in Orsava und Tekija am 31. Mai 1953, in *Recueil des accords conclus en matière de navigation sur le Danube*. Publikation der DK, Budapest, 1959, S. 271—276 (i. d. Folge mit „Recueil des Accords“ abgekürzt).

Gleichzeitig wurden entsprechende Regelungen über den gemeinsamen rumänisch-jugoslawischen Grenzabschnitt auf der Donau (Eiserne-Tor-Abschnitt) getroffen. Darin wurden Bestimmungen über die jeweiligen Kompetenzen der rumänischen und jugoslawischen Behörden anlässlich der Verfolgung von Störungen, wie zum Beispiel der Mißachtung der Schifffahrtsvorschriften in diesem Grenzabschnitt, ausgearbeitet.⁷¹

Zur Regelung der Schifffahrt im gemeinsamen Grenzabschnitt mit Bulgarien konnte Jugoslawien erst 1957 einen entsprechenden Vertrag abschließen.⁷² Dies hing mit den speziellen Beziehungen beider Staaten zusammen, die seit Jahrzehnten bis heute von der Mazedonienfrage überschattet sind.

Neben der vertraglichen Regelung der Schifffahrt in den gemeinsamen Grenzabschnitten, die in Art. 23 der BK vorgesehen ist, konnte Jugoslawien nach Beendigung des Konfliktes ebenfalls entsprechende Verträge mit den Donauschifffahrtsgesellschaften der Anrainerstaaten abschließen. Jugoslawien mußte diese Verträge mit den staatlichen Schifffahrtsgesellschaften der DST einzeln abschließen, da es der 1953 von der UdSSR und ihren Verbündeten gegründeten „Organisation der Donauschifffahrtsgesellschaften“ nicht beitrat.⁷³

Im Jahre 1955 schloß Jugoslawien ein entsprechendes Abkommen mit Rumänien über Abschleppung und Hilfeleistung im Fall von Havarien sowie über die Errichtung gegenseitiger Agenturen und wirtschaftlicher Zusammenarbeit ab.⁷⁴ Mit der UdSSR kam es 1956 zu einem entsprechenden Vertrag.⁷⁵

Neben den erwähnten Verträgen mit der UdSSR und deren Verbündeten, schloß Jugoslawien entsprechende Schifffahrtsverträge mit der Regierung Österreichs im Jahre 1954 ab, dem ein Vertrag zwischen der DDSG und der jugoslawischen Donauschifffahrtsgesellschaft folgte.⁷⁶

⁷¹ „Arrangement sur la détermination de la compétence des autorités chargées de la poursuite des infractions comises sur la ligne de frontière ou dans son voisinage immédiat dans le secteur des Portes de Fer compris entre Moldava-Veche et Turnu-Severin sur la rive gauche et Vincoet Kostol sur la rive droite du Danube“, Orsava et Tekija, 31. Mai 1953, in *Recueil des Accords*, S. 277.

⁷² „Accord au sujet d'une réglementation plus concrète des questions de navigation sur le Danube“, Sofia vom 19. April 1957; in *Recueil des Accords*, S. 387—389.

⁷³ Es handelt sich dabei — zum Unterschied von den Schifffahrtsverträgen in den gemeinsamen Grenzabschnitten — um privatrechtliche Verträge (Internationales Flußschifffahrtsprivatrecht). Siehe zum letzten Begriff Koutikov Vladimir: Les problèmes du droit international privé fluvial, *Extrait du Recueil des Cours de l'Académie de Droit International*, Band II, 1969, S. 324 ff.

⁷⁴ Protocôles et Conventions sur le remorquage et la coopération dans le domaine du commerce, Belgrad, vom 21. November 1955 in *Recueil des accords*, S. 461—486.

⁷⁵ Accord sur le remorquage, l'assistance prêtée en cas d'avarie et l'agencement des bateaux, Belgrad, vom 3. März 1956, *ebenda*, S. 487—514.

⁷⁶ Accord sur la réglementation de la navigation sur le Danube, unterzeichnet in Wien am 10. November 1954, in *Recueil des Accords*, S. 313 ff.

Der Vertrag zwischen der DDSG und dem „Dunavsky Lloyd“ war erforderlich, da Österreich und Jugoslawien nicht das Bratislava-Abkommen 1955 unterzeichneten und daher die kaufmännischen und tarifären Probleme zwischen beiden Schifffahrtsgesellschaften geregelt werden mußten.

Mit der BRD schloß Jugoslawien ebenfalls 1954 einen Schifffahrtsvertrag ab, dem ein Abkommen über die gemeinsame Zollbehandlung der Schiffe beider Staaten folgte.⁷⁷

Weitere Abkommen Jugoslawiens, die mit den sozialistischen Staaten über die Bekämpfung des Treibeises auf der Donau, über den Fischfang in der Donau und ihren Nebenflüssen sowie über den kombinierten Eisenbahn-Schiffsverkehr abgeschlossen wurden, werden im folgenden Kapitel behandelt.

⁷⁷ Accord sur la réglementation provisoire de la navigation sur le Danube, *Recueil des Accords*, S. 308—310 sowie der „Accord entre le gouvernement de la RPFY et le gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne concernant la procédure douanière sur les bateaux du Danube, avec protocole“, Belgrad, vom 17. Juli 1956 in *Repertoire des Traite's et d'autres actes de la Yougoslavie relatifs au droit international depuis 1941 jusqu'à 1965*. Institut für Internationale Politik und Wirtschaft, Belgrad, 1968, Vertrag Nr. 1856, S. 372 (diese Publikation wird in der Folge mit *Repertoire Yougoslave* abgekürzt).

3. Kapitel

Öffnung der Donaukommission nach dem Westen

Mit der Beendigung des *Kominform*-Konfliktes begann sich eine neue Zielrichtung in der DK abzuzeichnen, die entsprechende Veränderungen in der Struktur und in den Aufgaben der DK nach sich zog. Die bedeutendste Änderung der Jahre 1953 bis 1960 lag in der Öffnung der DK nach dem Westen (Österreich, BRD und westeuropäische Staaten) sowie in der Beendigung der Diskriminierung gegenüber Jugoslawien. Der Abschluß des Staatsvertrages mit Österreich im Mai 1955 ermöglichte den späteren Beitritt zur DK; die BRD wurde gemeinsam mit Österreich seit 1957 als Beobachter zur DK zugelassen, wobei die Realisierung des Rhein-Main-Donaukanals im Rahmen der Europäischen Wirtschaftskommission der UNO (ECE) der ausschlaggebende Grund dafür war. Die gemeinsamen Projekte der DK mit der ECE, die 1958 in Angriff genommen wurden, weisen auf das steigende Interesse der UdSSR und ihrer Verbündeten am Westhandel und der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit mit dem Westen hin. Diese Öffnung nach dem Westen von seiten der sozialistischen Staaten wurde von wesentlichen Veränderungen innerhalb des „Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ (RGW) begleitet.

1. Beginn der Zusammenarbeit der sozialistischen Staaten im „Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ (RGW)

Während der RGW in der Zeit von 1948 bis 1953 nur drei Sitzungen abhielt, erwachte der RGW nach dem Tode Stalins zu neuem Leben. Anfang 1956 sollte ein einheitlicher Wirtschaftsplan im Rahmen des RGW von allen Mitgliedsstaaten ausgearbeitet werden, der mit der Einführung des neuen Fünfjahresplanes in der UdSSR für die Zeit von 1956 bis 1960 zusammenfiel.¹ Diese ambitionierten Pläne des RGW mußten allerdings auf Grund der Ereignisse in Ungarn und Polen 1956 aufgegeben werden und konnten erst 1958 wieder in Angriff genommen werden.²

¹ Cattel, David, „Multilateral Cooperation and Integration in Eastern Europe“, in *Western Political Quarterly*, März 1960, S. 64—69.

² Agoston, Istvan, *Conseil d'Assistance Economique Mutuelle*, Librairie Droz, Genf, 1964, S. 32.

Ab 1958 sollte die neuerrichtete „*Permanente Wirtschaftskommission*“ des RGW Methoden für die Harmonisierung der Wirtschaftspläne in den kommenden 15 bis 20 Jahren ausarbeiten.³

Vor allem die 1956 gegründete „*Energiewirtschaftliche Kommission*“ des RGW sowie die 1958 gegründete „*Transportkommission*“ des RGW befaßten sich mit dem komplexen Ausbau der Donau durch Kraftwerke zur Gewinnung elektrischer Energie sowie zur Verbesserung der Schifffahrt. Die DK sollte an diesen großangelegten Konzepten mitarbeiten, sich aber weiterhin vor allem mit den Fragen der Schifffahrt befassen.⁴

1.1. Verträge bezüglich der Donauschifffahrt

Innerhalb der RGW-Staaten wurden seit 1953 entsprechende Vereinbarungen über die Schifffahrt in den gemeinsamen Grenzabschnitten der Donau, über den gemeinsamen Fischfang, über Maßnahmen gegen das Treibeis, über die Verhinderung der Wasserverschmutzung sowie über den direkten Eisenbahn-Schiffsfrachtverkehr abgeschlossen. Wie bereits erwähnt, hat sich Jugoslawien an mehreren dieser Abkommen beteiligt.

Entsprechende Verträge zur Regelung der Schifffahrt in den gemeinsamen Grenzabschnitten wurden zwischen den Regierungen Bulgariens und Rumäniens⁵ sowie zwischen den Regierungen Ungarns und der ČSSR⁶ abgeschlossen.

Im *ungarisch-tschechischen Vertrag* sind entsprechende Bestimmungen bezüglich des Ausbaues der Donau und der Theiß zur Verbesserung der Schifffahrt enthalten, ebenso grundsätzliche Bestimmungen über den Bau von Kraftwerken und Bewässerungsanlagen sowie Maßnahmen gegen Überschwemmungen. Die Durchführung dieser Arbeiten wird von einer Gemischten Technischen Kommission überwacht, die aus je einem Bevollmächtigten der beiden Uferstaaten und dessen Stellvertreter besteht.⁷

Der *rumänisch-bulgarische Vertrag* bestimmt, daß die Strecke von Timok bis Somovits (Stromkilometer 845,5 bis 610) von den rumänischen Behörden und die Strecke von Somovits bis zum Hafen von Silistra (Stromkilometer 375) von den bulgarischen Behörden ausgebaut wird. (Art. 1 des rumänisch-bulgarischen Vertrages.)

³ *ebenda*, S. 38.

⁴ Der bereits zitierte Autor David Cattell vertritt die Ansicht, daß die DK von der UdSSR dazu benützt wurde, eine engere multilaterale Zusammenarbeit und Integration der Wirtschaften der DST zu erreichen.

Cattell, David, *The Politics of the Danube Commission under Soviet Control. The American Slavic and European Review*, Band XIX, 1960, Nr. 3, S. 391.

⁵ „*Accord sur l'entretien et l'amélioration du chenal navigable dans le secteur bulgare-roumain du Danube*“, Sofia, vom 29. November 1955 in *Recueil des Accords*, a. a. O., S. 371.

⁶ „*Accord sur la réglementation des questions techniques et économiques concernant les cours d'eau limitrophe*“, Prag, vom 16. April 1954, *ebenda*, S. 291.

⁷ 1958 nahmen Vertreter der DK an den Arbeiten dieser Gemischten Kommissionen teil (CD/SES 17/3, S. 228).

Die Verbesserungsarbeiten auf der Donau beinhalten die Ausbaggerungen der Tiefe und Breite des Flußbettes, die Aufstellung der Signale sowie die Beseitigung von Schifffahrtshindernissen. (Art. 3 des rumänisch-bulgarischen Vertrages.) Die Durchführung dieser Arbeiten erfolgt gemäß den Empfehlungen der DK und den Regelungen der BK. (Art. 2 des rumänisch-bulgarischen Vertrages.)

Hinsichtlich des Treibeises auf der Donau, das jährliche Überschwemmungen verursacht, sollte ein gemeinsamer Aktionsplan zwischen Rumänien und Bulgarien entworfen werden. (Art. 6 des rumänisch-bulgarischen Vertrages.) Über den Bau von Kraftwerken wurde in diesem Vertrag nichts erwähnt. Schließlich wurde die Koordination der Tätigkeit beider Staaten einer Gemischten Technischen Kommission, wie im Falle des ungarisch-tschechischen Abkommens, anvertraut.⁸ Art. 13 des rumänisch-bulgarischen Vertrages bestimmt, daß die Gemischte bulgarisch-rumänische Kommission die Ausbaupläne in diesem gemeinsamen Donauabschnitt koordiniert und dabei den Empfehlungen der DK Rechnung trägt.⁹

Ein wesentlicher Schritt zur Regelung der Schifffahrt und der Verbesserungsarbeiten in der Donaumündung war der Abschluß eines Vertrages zwischen Rumänien und der UdSSR im Jahre 1953, der zur Errichtung der in Art. 20 der BK vorgesehenen Sonderstromverwaltung für die Donaumündung führt.¹⁰ Diese Sonderstromverwaltung wurde von den Vertretern beider Staaten besetzt und befaßte sich mit der Einziehung von Schifffahrtsgebühren sowie der Aufrechterhaltung des Lotsendienstes in diesem Abschnitt. Im Vertrag vom 18. Juli 1957 zwischen beiden Staaten überließ die UdSSR diese Sonderstromverwaltung den rumänischen Behörden.

Auf Grund der katastrophalen Überschwemmungen der Donau im ungarischen und jugoslawischen Donauabschnitt im Frühjahr 1956 kam es zu einer Regelung zwischen beiden Staaten über die Beseitigung des Treibeises auf der Donau. Die Initiative dazu ging vom ungarischen Delegierten auf der 14. Sitzung der DK (Juni 1956) aus, der alle DST aufforderte, entsprechende Maßnahmen gegen das Treibeis und damit die Hauptursache der Überschwemmungen zu unternehmen.¹¹ Jugoslawien stellte Ungarn in der Folge Eisbrecherschiffe zur Verfügung.

Hinsichtlich des Fischfanges und der Verbesserung der Fischzucht wurde unter den Auspizien der RGW 1958 eine entsprechende Konvention zwischen

⁸ „Règlement d'organisation et de fonctionnement de la Commission mixte bulgaro-roumaine pour l'entretien et l'amélioration du chenal navigable dans le secteur bulgaro-roumain de Danube“, Sofia, 1955, *Recueil des Accords*, S. 376 ff.

⁹ *ebenda*, S. 376 ff.

¹⁰ Der begonnene Bau des Stichkanals von Cernavoda nach Constanta (Schwarzes Meer), der eine große Anzahl von Menschenleben kostete, mußte 1951 wieder aufgegeben werden. Praktisch hätte der Bau dieses Stichkanals eine Beeinträchtigung der sowjetischen Position an der Donaumündung bedeutet.

¹¹ CD/SES 14/18, S. 296. Zum Kampf gegen die Überschwemmungen und das Treibeis wurden laufende Sitzungen der gemischten ungarisch-jugoslawischen Kommission seit 1957 abgehalten.

Repertoire Yougoslave, Nr. 2240, 2386, 2460, 2800, 3079 und 4079.

Bulgarien, Rumänien und der UdSSR abgeschlossen, der auch Jugoslawien beitrug.¹²

Ebenfalls unter den Auspizien des RGW wurde zwischen den sozialistischen DST und Jugoslawien im Jahre 1959 ein „Abkommen über den internationalen direkten Eisenbahn- und Schiffsfrachtverkehr“ unterzeichnet, das auf die Vereinheitlichung der Frachtgebühren und -papiere abzielte.¹³

1.2. Zusammenarbeit der Donauschiffahrtsgesellschaften

In Durchführung des Art. 41 der BK sollten die Schiffahrtsgesellschaften der einzelnen DST entsprechende Abkommen über die gegenseitige Benutzung der Hafenanlagen (Lade- und Löschtätigkeit) abschließen.

Bis zur Auflösung der „gemischten“ Schiffahrtsgesellschaften der DST mit der UdSSR (1954) waren solche spezielle Verträge nicht erforderlich, da die UdSSR die entsprechenden Vorschriften erließ, die damit für alle Donauschiffahrtsgesellschaften — geleitet von sowjetischen Direktoren — gültig waren.¹⁴

Anläßlich der Auflösung der gemischten sowjetischen Schiffahrtsgesellschaften fand ein Treffen aller dieser Gesellschaften in der Zeit vom 23. September bis 8. Oktober 1952 in Budapest statt, auf dem die allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im Hinblick auf den steigenden Warenaustausch zwischen den Donauländern, die Vereinheitlichung der Tarife sowie die gegenseitige Hilfeleistung besprochen wurden.¹⁵ Allerdings handelte es sich dabei um eine provisorische Regelung, die nach Auflösung der „gemischten“ Gesellschaften durch das Bratislava-Abkommen 1955 ersetzt wurde. An diesem Abkommen war die Sowjetische Donauschiffahrtsgesellschaft (SDP) unter der Leitung von Direktor Kaprikaian führend beteiligt.¹⁶ Die weiteren Mitglieder des Bratislava-Abkommens sind die Bulgarische Flußschiffahrt (BRP), die Tschechoslowakische Donauschiffahrtsgesellschaft (ČSPD), die Rumänische

¹² „Convention between the governments of the Romanian Peoples Republic, the Peoples Republic of Bulgaria, the Federal Peoples Republic of Yugoslavia and the Union of Soviet Socialist Republics concerning fishing in the waters of the Danube, signed at Bucharest on 29 January 1958; siehe *UN-Treaty Series*, Band 339, S. 58. Diese Konvention gilt auch für die Nebenflüsse der Donau (Art. 3), weiters sind Maßnahmen gegen die Verschmutzung des Flusses vorgesehen (Art. 7).

¹³ „Agreement on international direct rail-water freight carriage“, in *The Council for Mutual Economic Assistance: 20 years*, Sekretariat des RGW, Moskau, 1969, S. 41.

¹⁴ Siehe Gorove, *a. a. O.*, S. 123.

¹⁵ Mahr, Leopold, „Das Bratislava-Abkommen — die Gemeinschaft der Donauschiffahrtsgesellschaften“, in *Verkehr*, Wien, GOF-Verlag, Jg. XXV, Nr. 40, vom 4. Oktober 1969, S. 1537 ff.

¹⁶ Direktor Kaprikaian nahm 1948 als Experte der UdSSR an der Belgrader Konferenz teil und wurde 1950 zum Leiter der SDP ernannt. In der Zeit von 1966 bis 1972 erfüllte er die Funktionen des Direktors der DK. Auf Grund seiner Beteiligung an der Gründung des Bratislava-Abkommens wurde keine Entscheidung ohne ihn auf den jährlichen Schiffahrtskonferenzen des Bratislava-Abkommens getroffen.

Zivilschiffahrt (NAVROM) sowie die Ungarische Schiffahrtsgesellschafts AG (MAHART).

Folgende Abkommen wurden zwischen den einzelnen Schiffahrtsgesellschaften getroffen:

- a) „Abkommen über die allgemeinen Verfrachtungsbedingungen im Güterverkehr“:

Hier wurden Fragen der Frachtpapiere, der Haftung des Absenders und Frachtführers, Bestimmungen hinsichtlich des Ein- und Ausladens der Fahrzeuge (nach der Reihenfolge der einlaufenden Schiffe ohne Unterschied der Flagge), Übergabe und Übernahme der Sendung, Schadensvergütung usw. geregelt.¹⁷

- b) „Abkommen über einheitliche Tarife“:¹⁸

Hier wollten die Vertragsparteien eine Grundlage für die einheitliche Errechnung der Tarife schaffen. Diese stützen sich auf den „Einheitlichen Transit-Tarif“ des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe. Derzeit wird eine neue Grundlage dafür von der UdSSR ausgearbeitet.

- c) „Abkommen über Remork und Hilfeleistung bei Havarien und Agentierung“:¹⁹

Es gehört zur Pflicht jedes Mitgliedes, bei einer Remorkanforderung (Ansuchen um Abschleppung) ein Fahrzeug zur Verfügung zu stellen. Bestimmungen über die gegenseitige Errichtung von Agenturen und Betreuung der Fahrzeuge in den Donauhäfen folgen.

(Auf Grund des Beitrittes der österreichischen, jugoslawischen und deutschen Donauschiffahrtsgesellschaften mußte das Recht der Agentierung auf diese drei neuen Mitgliedstaaten ausgedehnt werden.)

Bereits auf der Budapester Konferenz 1953²⁰ wurde beschlossen, daß eine jährliche Konferenz der Direktoren der nationalen Donauschiffahrtsgesellschaften die Durchführung dieser Abkommen überwachen sollte.²¹ Durch diese jährlichen Konferenzen konnte sich eine gewisse Organisation der Donauschiffahrtsgesellschaften im Laufe der Jahre herausbilden.

Zahlreiche Fragen, wie zum Beispiel die Aufteilung der Transporte zwischen den einzelnen Donauschiffahrtsgesellschaften, war im Bratislava-Abkommen jedoch nicht behandelt worden. Eine Weiterentwicklung dieser Probleme war daher im Rahmen dieses Abkommens auf den jährlichen Konferenzen erforderlich.

¹⁷ Text des Bratislava-Abkommens in der Fassung der DDSG-Wien vom 2. Dezember 1968.

¹⁸ *ebenda*.

¹⁹ *ebenda*.

²⁰ Die österreichische, deutsche und jugoslawische Schiffahrtsgesellschaft waren auf der Budapester Konferenz und den folgenden jährlichen Konferenzen als Beobachter eingeladen.

²¹ CD/SES 13, S. 209.

Während Jugoslawien (Dunavski Lloyd und Jugoslawische Donauschiffahrtsgesellschaft [JRB]) 1967 dem Bratislava-Abkommen als Mitglied beitrug, traten die österreichische und deutsche Donauschiffahrtsgesellschaft 1968 bei (DDSG und Bayrischer Lloyd). Die kleinen deutschen und österreichischen Schiffahrtsunternehmen, die vorwiegend in privater Hand sind, traten nicht bei. In den letzten Jahren behandelte die Direktorenkonferenz die Vereinheitlichung der Hafengebühren, die Schaffung einer gemeinsamen Tarifpolitik sowie die Überlassung gegenseitiger Transportmengen.

Dadurch, daß die Vertreter der nationalen Schiffahrtsgesellschaften an den Sitzungen der DK in Budapest teilnahmen, wurde eine Doppelgleisigkeit verhindert: während sich die DK mit den rein technischen Angelegenheiten des Donausausbaues befaßte, behandelte die jährliche Konferenz der Donauschiffahrtsgesellschaften die kommerziellen Probleme der Schiffahrt, wie zum Beispiel die Tarifgestaltung und die Hafengebühren.

Eine organisatorische Verbindung zwischen der DK und dieser jährlichen Konferenz der Direktoren der Donauschiffahrtsgesellschaften wurde auf der 15. Sitzung der DK vom jugoslawischen Vertreter mit dem Hinweis abgelehnt, daß die Tätigkeit der Schiffahrtsgesellschaften eine rein wirtschaftliche Angelegenheit sei und daher außerhalb der DK behandelt werden müsse.²²

1.3. Ausbau der Donau durch Kraftwerke

Aufgabe der 1956 geschaffenen Energiewirtschaftlichen Kommission des RGW war die Planung des komplexen Ausbaues der Donau durch den Bau einer Kraftwerkskette von Wolfsthal (Österreich/ČSSR) bis Sulina.²³ Gleichzeitig sollte ein einheitliches Verbundsystem der sozialistischen Staaten geschaffen werden.²⁴

Durch den Bau dieser Kraftwerke sollten bis 1975 insgesamt

²² CD/SES 15, S. 190 ff. Diese jährliche Direktorenkonferenz, die organisatorisch von der DK getrennt ist, verfügt über ein eigenes Konferenzsekretariat, das jedes Jahr von jener Schiffahrtsgesellschaft gestellt wird, an deren Sitz die Konferenz stattfindet. Der Versuch, ein „permanentes“ Sekretariat mit eigenen Organen zu gründen ist bisher gescheitert, Ansätze bestehen jedoch dazu.

²³ Im Jahre 1957 wurden von der Energiewirtschaftlichen Kommission des RGW folgende Kraftwerke geplant:

1	Wolfsthal-Bratislava (Österreich-ČSSR)	205 MW
2—3	Gabcikovo-Nagymaros (ČSSR-Ungarn)	900 MW
4—5—6	Adony, Fajsz, Mohacs (Ungarn)	305 MW
7	Eisernes Tor (Rumänien-Jugoslawien)	2000 MW
8	Gruja (Rumänien-Jugoslawien-Bulgarien)	365 MW
9	Islaz-Somovits (Rumänien-Bulgarien)	670 MW
10	Cernavoda (Rumänien)	850 MW
11	Ismail-Tulcea (UdSSR-Rumänien)	305 MW

Quelle: Katona, Paul, „The Danube blue or red“, in *World Today*, Februar 1965, S. 81 ff.

²⁴ Über die Entwicklung des Verbundsystems „Mir“ (= Frieden) siehe Faddejew, Nikolai, *Sozialistische Partnerschaft*, Europa-Verlag, Wien, 1965, S. 86.

507.200 Hektar Land bewässert werden, die später durch den Bau weiterer Kraftwerke auf 5 Mio Hektar ausgedehnt werden sollten.²⁵

Ab 1957 entwickelte sich vor allem auf Grund des geplanten Eisernen-Tor-Kraftwerkes eine enge Zusammenarbeit zwischen dieser RGW-Kommission und der DK, die durch den Austausch von Beobachtern gekennzeichnet war.²⁶ Diese Zusammenarbeit zwischen der DK und dem RGW wurde von Bulgarien und der ČSSR unterstützt²⁷ und im Arbeitsplan der DK für das Jahr 1958 genauer präzisiert.

Laut dem Arbeitsplan der DK für das Jahr 1958 sollten folgende Fragen zwischen der DK und dem RGW besprochen werden:

- a) Nützlichkeit von Kraftwerken und die Möglichkeit der Errichtung von Schleusen und der Festlegung ihrer Abmessungen,
- b) das zu erwartende Verkehrsaufkommen auf der Donau und dessen Entwicklung im Hinblick auf die projektierten Wasserstraßenverbindungen,
- c) die zukünftigen Anforderungen der Schifffahrt, die entsprechend dem Ausbau der Donau beachtet werden müssen.²⁸

Im Jahre 1958 nahmen Funktionäre der DK an Tagungen der Energiewirtschaftlichen Kommission des RGW in Bukarest, Prag und Budapest teil.²⁹

Im Vordergrund dieser Beratungen stand eindeutig der Bau des Eisernen-Tor-Kraftwerkes zwischen Jugoslawien und Rumänien. Nach der Wiederaufnahme geregelter diplomatischer Beziehungen zwischen Jugoslawien und

²⁵ Uzunow, V., „Komplektchoe ispolsovanne vod Dunana“, in *Mezdunarodnyi sel' skhochozajstvennyi zurnalf*, Jg. 8, Nr. 4, Moskau, 1964, S. 5—10.

²⁶ Der Vizedirektor Makeiew (UdSSR) nahm im September 1957 an einer Sitzung der Energiewirtschaftlichen Kommission in Moskau teil, der Vertreter dieser RGW-Kommission, Ronsso, an der 16. Sitzung der DK im Jänner 1958 (CD/SES 16, S. 200).

²⁷ Der bulgarische Delegierte erklärte: „La délégation bulgare estime que la Commission du Danube doit prendre une part plus active dans l'élaboration des questions concernant la navigation sur le Danube, aider la Commission auprès de la Comecon et les Etats danubiens intéressés à trouver la juste solution de ces problèmes; *ebenda*, S. 203. Der ČSSR-Delegierte sprach ebenfalls nur sehr vage über die Zusammenarbeit beider Organisationen; *ebenda*, S. 201.

²⁸ CD/SES 16/27.

²⁹ 1. Auf der Tagung des RGW in *Bukarest* wurde gemeinsam mit den Vertretern der DK der Bau eines Kraftwerkes im Abschnitt Bratislava-Nagymaros sowie im Eisernen Tor geprüft. Der Donau-Theiß-Kanal sollte auf Anregung Jugoslawiens für Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 1000 Tonnen ausgebaut werden.

2. Auf der Tagung in *Prag* wurde der Ausbau des Donau-Oder-Elbe-Kanals sowie die Regulierung der March im österreichisch-tschechischen Abschnitt behandelt.

3. Die Tagung in *Budapest* erörterte den Bau eines Kraftwerkes zwischen Österreich und der Tschechoslowakei in Bratislava-Wolfsthal und das Kraftwerk in Nagymaros zwischen Ungarn und der Tschechoslowakei.

Laut CD/SES 17/35, „Informations concernant l'élaboration par l'appareil de la Commission des questions liées au schéma de l'exploitation complexe des ressources hydrauliques du Danube en voie d'établissement.“

der UdSSR nahm Jugoslawien auf Wunsch der UdSSR an den Arbeiten des RGW (Energiewirtschaftliche Kommission) teil. Das Projekt am Eisernen Tor galt seit 1956 als Gemeinschaftsprojekt aller RGW-Staaten, da es der Schaffung gemeinsamer Bewässerungsanlagen in Rumänien, Ungarn und Bulgarien sowie der Errichtung eines großangelegten Verbundnetzes im RGW dienen sollte.³⁰ Die UdSSR nahm an der Planung dieses Kraftwerkes durch die sowjetische Firma „Hydroprojekt“ teil, die ebenfalls auf den Tagungen der DK vertreten war.³¹

Durch das Ausscheiden Jugoslawiens aus dieser Kommission im Jahre 1958 hörte auch die direkte Zusammenarbeit zwischen der Energiewirtschaftlichen Kommission des RGW und der DK auf.³² Ursache des Ausscheidens Jugoslawiens aus dem RGW waren die Meinungsverschiedenheiten mit der UdSSR, die auf die Intervention der sowjetischen Truppen in Ungarn folgten.

Im Zusammenhang mit der komplexen Ausnutzung der Donaugewässer im Rahmen des RGW sollte das Verkehrsaufkommen auf der Donau für die nächsten Jahre ermittelt werden.³³ Anfangs sollte der „Große Ausbauplan der Donau“ mit der Wirtschaftsplanung der RGW-Staaten für die nächsten fünf bis sieben Jahre koordiniert werden.³⁴

Die Durchführung des „Großen Ausbauplanes“ der Donau stellte jedoch die kleinen DST, wie zum Beispiel Ungarn, vor große Schwierigkeiten. So erklärte der ungarische Vertreter auf der 12. Sitzung der DK (Juni 1955), daß sein Land auf Grund der Überschwemmungen im letzten Jahr und der Ausarbeitung des neuen Fünfjahresplanes noch keine Pläne über die Durchführung von Verbesserungsarbeiten im ungarischen Donauabschnitt vorbereiten konnte.³⁵

Es ist anzunehmen, daß auch die anderen kleinen Mitgliedstaaten des RGW kein Geld für den Ausbau der Donau hatten, da sie alle Investitionsmittel für den Ausbau ihrer Industrien verwenden mußten.³⁶ Nach den wirtschaftlichen Schwierigkeiten (1956 bis 1958) in den sozialistischen Staaten, die den Ereignissen in Ungarn und Polen folgten, wurde erst 1958 wieder auf den Ausbau der Donau hingewiesen.³⁷

³⁰ Kaser, Michael, *COMECON, Integration Problems of the Planned Economics*, Oxford University Press, London, 1967, 2. Ausgabe, S. 76—77.

³¹ CD/SES 18, S. 256.

³² Der Rechenschaftsbericht des Direktors der DK für 1959 stellte fest, daß die DK von der Energiewirtschaftlichen Kommission keine weiteren Einladungen erhielt.

³³ Arbeitsplan der DK für 1958, CD/SES 16/27.

³⁴ CD/SES 9/22, vom Dezember 1953.

³⁵ CD/SES 12, S. 126—127.

³⁶ Siehe in diesem Sinne Cattell, David, „The Politics of the Danube Commission under Soviet Control.“ *The American Slavic and European Review*, Band XIX, Nr. 3, 1960, S. 388—399.

³⁷ Rede des Delegierten der ČSSR auf der XVI. Sitzung der DK, CD/SES 16, S. 214: „L'activité de la CD ... qui jusqu'à présent était de caractère technique et de coordination, s'orientera à partir de la session actuelle vers l'étude et les recherches dans le domaine des questions ayant une grande importance au point de vue de la planification du développement économique en perspective des pays du bassin danubien.“

Entsprechend der nunmehrigen langfristigen Planung der Wirtschaftskommission des RGW wurden in der DK Studien über das künftige Verkehrsaufkommen in den nächsten 15 bis 20 Jahren unternommen und mit den zuständigen RGW-Kommissionen (Energiewirtschaftliche Kommission und Transportkommission) koordiniert.³⁸

Der Ausbau der Donau durch eine Kraftwerkskette, die sowohl der Energiegewinnung und der Landwirtschaft als auch der Verbesserung der Schifffahrt durch die geplanten Staustufen und Schleusen zugutekommen sollte, war nur durch die Öffnung der DK gegenüber dem Westen (Mitarbeit Österreichs und der BRD am Rhein-Main-Donaukanal und Donau-Oder-Elbe-kanal) und der Zusammenarbeit mit Jugoslawien am Eisernen Tor möglich.

2. Österreich: Abschluß des Staatsvertrages und Beitritt zur DK

In unmittelbarer Verbindung mit dem Wandel der sowjetischen Außenpolitik in den Jahren 1953 bis 1955 (Tod Stalins bis zur Versöhnung zwischen Chruschtschow und Tito) stand der Abschluß des österreichischen Staatsvertrages, der die Vorbedingung für den Beitritt Österreichs zur DK darstellte. Während Österreichs Schifffahrt in der Zeit von 1948 bis 1953 ebenso wie die Jugoslawiens diskriminiert wurde, konnte Österreich seit 1953 Schifffahrtsverträge mit den sozialistischen Donauanrainern abschließen und als Beobachter an der Direktorenkonferenz der Donauschifffahrtsgesellschaften teilnehmen. Im Jahre 1957 wurde Österreich Beobachter bei der DK und 1960 folgte dessen Beitritt zur DK als Vollmitglied.

2.1. Entwicklung vor dem österreichischen Staatsvertrag 1955

Da die österreichischen Schiffe zur Zeit des *Kominform*-Konfliktes nur im amerikanischen Sektor (Strecke Linz—Regensburg) verkehren konnten, entwickelte sich zu dieser Zeit eine rege Zusammenarbeit auf der Donau zwischen der österreichischen und der deutschen Donauschifffahrt.³⁹ Erst 1952 konnte ein Schiff der DDSG vom amerikanischen Sektor in den sowjetischen Sektor innerhalb Österreichs vordringen.⁴⁰ Ende desselben Jahres wurde im Rahmen der österreich-ungarischen Wirtschaftsverhandlungen mit Ungarn über den Abschluß eines Schifffahrtsvertrages verhandelt, der den österreichischen Schiffen die Befahrung der ungarischen Donau und den Zugang zu den ungarischen Häfen ermöglichen sollte. Österreich nahm an, daß im Falle des Abschlusses eines Schifffahrtsabkommens mit Ungarn — das schließlich nur mit Zustimmung der UdSSR zustandekommen konnte — entsprechende Abkommen

³⁸ CD/SES 16/27 und CD/SES 17, S. 220.

³⁹ Der Transport via Donau zwischen Linz und Regensburg wuchs in der Zeit von 1948 bis 1951 von 670.000 Tonnen auf 1,519.000 Tonnen, was vor allem auf die steigenden Importe und Exporte der „Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke“ (VOEST) in Linz zurückzuführen war. Siehe *Notes et Etudes Documentaires*, Paris, 1956, Nr. 2227, S. 18.

⁴⁰ *ebenda*.

mit den restlichen sozialistischen DST möglich sein würden. Österreich war der Ansicht, daß das Abkommen mit Ungarn den Beginn einer „Perlenkette“ darstellen würde, auf der die restlichen Verträge aufgefädelt werden könnten.⁴¹

Der österreichisch-ungarische Schifffahrtsvertrag vom 18. Mai 1954,⁴² der zwischen beiden Regierungen ausgehandelt wurde, wiederholte einerseits den im Art. 1 der BK enthaltenen Grundsatz der Schifffahrtsfreiheit und traf andererseits Vereinbarungen kommerzieller Natur, die den Schifffahrtsgesellschaften beider Staaten nicht nur die gleiche Behandlung bei Benützung der Hafenanlagen zusicherte, sondern auch Vereinbarungen über die betriebliche Zusammenarbeit und gegenseitige Hilfeleistung zwischen den Schifffahrtsgesellschaften vorsah.⁴³ Allerdings mußten detaillierte Vereinbarungen über diese Fragen sowie über die Aufteilung der auf dem Donauwege zur Beförderung gelangenden Güter zwischen den einzelnen Schifffahrtsgesellschaften abgeschlossen werden.

Österreich schloß in der Folge ähnliche Schifffahrtsabkommen mit den Regierungen der ČSSR, Bulgariens, Jugoslawiens, Rumäniens und der UdSSR ab.⁴⁴

Diese Abkommen entsprachen dem bereits zitierten österreich-ungarischen Schifffahrtsvertrag, der als Modell diente, und ergänzten dadurch die Bestimmungen der BK (Art. 1 und 41) sowie das zwischen den sozialistischen Staaten abgeschlossene Bratislava-Abkommen.

2.2. Abschluß des österreichischen Staatsvertrages als Vorbedingung zum Beitritt zur DK

Eines der wesentlichsten Merkmale der Ost-West-Entspannung im Donauraum war der Abschluß des Staatsvertrages zwischen Österreich und den vier Großmächten USA, UdSSR, Frankreich und Großbritannien am 15. Mai 1955 in Wien.

⁴¹ Interview mit Botschafter E. Treu, der die österreichische Delegation 1952 bei dem gemischten österreichisch-ungarischen Warenhandelsabkommen vertrat (Jänner 1971). Weiters *Notes et Etudes Documentaires*, S. 19—20.

⁴² *Abkommen zwischen der österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Volksrepublik Ungarn, betreffend die Regelung der Donauschifffahrt*, im Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich (BGBl.) vom 6. Oktober 1955, 51. Stück/Nr. 195.

⁴³ Art. 1, 2, 11 und 12 des *österreichisch-ungarischen Abkommens*.

⁴⁴ *Abkommen mit der ČSSR vom 27. Jänner 1955*, veröffentlicht im „Bundesgesetzblatt der Republik Österreich“ (BGBl.), Nr. 74/1956. Art. 15 dieses Abkommens ermöglichte die Errichtung gegenseitiger Agenturen in Wien und Preßburg unter „Beachtung der gesetzlichen Vorschriften des Vertragsstaates“;

Abkommen mit Bulgarien vom 10. März 1955 (BGBl. 140/1956);

Abkommen mit Jugoslawien vom 10. November 1954 (BGBl. 118/1956);

Abkommen mit Rumänien vom 11. Mai 1955 (BGBl. 186/1956).

Mit der UdSSR hat Österreich im Rahmen eines Handelsabkommens die Frage der Donauschifffahrt geregelt: „Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, betreffend die Regelung technischer und kommerzieller Fragen der Donauschifffahrt“, vom 14. Juni 1957, veröffentlicht im BGBl. 4/1958.

Österreich erklärte sich durch ein eigenes *Neutralitätsgesetz*,^{44a} das allerdings eine Vorbedingung für den Abschluß des Staatsvertrages war, als ständig neutrales Land nach dem Vorbild der Schweiz. Im Art. 4 des Staatsvertrages verpflichtete sich Österreich, keine wie immer geartete wirtschaftliche oder politische Vereinigung mit Deutschland einzugehen. Durch die Anerkennung der österreichischen Neutralität wurde indirekt die jugoslawische Politik der „Blockfreiheit“ von der UdSSR anerkannt.⁴⁵

Der Abschluß des österreichischen Staatsvertrages hat in entscheidender Weise die Struktur des DK verändert. Annex I zur BK hatte 1948 den Abschluß des österreichischen Staatsvertrages zur Vorbedingung des Beitrittes Österreichs zur DK gemacht:

1. „Ein Vertreter Österreichs wird zur DK nach der Regelung des Vertrages mit Österreich zugelassen werden.“
2. „Dieser Annex tritt gleichzeitig mit der Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau in Kraft und bildet einen integrierenden Bestandteil derselben.“⁴⁶

Erste Schritte zur Anerkennung der BK hat Österreich bereits in den zitierten Schifffahrtsverträgen mit den sozialistischen Staaten gemacht.

Im Art. 31 des österreichischen Staatsvertrages garantierte Österreich die Schifffahrtswegfreiheit im Sinne der BK, ebenso wie dies Ungarn, Bulgarien und Rumänien in ihren Friedensverträgen gemacht haben. Von entscheidender Bedeutung sind jedoch die wirtschaftlichen Bestimmungen des Staatsvertrages, die Österreichs Wirtschaft zu bestimmten Leistungen an die UdSSR und die sozialistischen Staaten verpflichten.

Im Art. 22 Ziffer 5 des österreichischen Staatsvertrages, der sich auf die deutschen Vermögenswerte in Österreich bezieht, wurde festgelegt, daß die UdSSR die in Ungarn, Rumänien und Bulgarien gelegenen Vermögenswerte der DDSG erhält. Desgleichen sollte die UdSSR sämtliche im östlichen Teil Österreichs gelegenen Vermögenswerte der DDSG (es handelte sich dabei um die Schiffswerft Korneuburg, wo heute zahlreiche Schiffe im Auftrag der UdSSR gebaut werden, um die Wiener Hafenanlagen sowie um die Agenturen und Gebäude der DDSG entlang der Donau) erhalten.

^{44a} *Bundesverfassungsgesetz vom 26. Oktober 1955 über die Neutralität Österreichs*, BGBl. 211/1955.

⁴⁵ „Yugoslavia, bent on her policy of non-alignment (which reached its zenith in April 1955 at the Bandung conference), was pressing for the conclusion of the treaty with Austria (one of her neighbours), and could not but rejoice at the extension of neutrality on her borders and in the heart of Europe. Indeed the Austrian treaty was signed only eleven days before Khrushchev and Bulganin (but not Molotov) paid what is rightly known as their „Canossa“ visit to Belgrade.“

Ionescu, Ghita, in *International Journal*, Canadian Institute of International Affairs, Band XXIII, Nr. 3, Sommer 1968, S. 408 ff.

⁴⁶ *Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau*, Deutsche Übersetzung entsprechend der Regierungsvorlage der Bundesrepublik Österreich, im *Österreichischen Motivenbericht*, a. a. O.

Die Übertragung der hier angeführten Einrichtungen der DDSG in sowjetisches Eigentum, ebenso wie die Ölkonzessionen Österreichs an die UdSSR, wurden jedoch durch regelmäßige Ablösezahlungen an die UdSSR ersetzt.

Diese *Ablösezahlungen* wurden bereits vor Abschluß des österreichischen Staatsvertrages im „Moskauer Memorandum“, einem Art Vorvertrag zum Staatsvertrag, festgelegt:

1. „Die sowjetische Delegation nimmt den Vorschlag der österreichischen Delegation an, wonach die österreichische Regierung für die an Österreich übergebenen und von der UdSSR innegehabten Ölfelder und Ölraffinerien eine Bezahlung durch Lieferung von Rohöl im Ausmaß von 1 Mio Tonnen jährlich innerhalb von zehn Jahren, also insgesamt 10 Mio Tonnen an die Sowjetunion leisten wird.
2. Die sowjetische Seite übergibt an Österreich alle Vermögenswerte der DDSG, die sich im östlichen Österreich befinden, einschließlich der Schiffswerft Korneuburg, der Schiffe und Hafenanlagen, wofür die österreichische Regierung gleichzeitig mit der Übergabe dieser Vermögenswerte an Österreich den Betrag von 2 Mio US-\$ an die Sowjetunion zahlen wird.
3. Hinsichtlich des Handelsaustausches zwischen der Sowjetunion und Österreich wurde vereinbart, daß ein Handelsvertrag für die Dauer von fünf Jahren mit automatischer Verlängerung — Kündigung möglich — abgeschlossen werden sollte. Die Mengen der ausgetauschten Waren sollten jährlich vereinbart werden.“⁴⁷

Durch diese Ablösezahlungen Österreichs an die Sowjetunion entstand ein regelmäßiger Waren- und Zahlungsverkehr zwischen beiden Staaten. Vor allem die Öllieferungen wurden via Donau abgewickelt, wobei die sowjetische Schifffahrt den größten Teil der Transporte durchführte.⁴⁸

Der Abschluß des österreichischen Staatsvertrages wurde von den Mitgliedern der DK besonders begrüßt. Dr. Endre Sik, der damalige Präsident der DK, wies auf „diesen historischen Augenblick“ hin, „in dem die friedlichen Völker aller Länder mit Enthusiasmus und Hoffnung die Ereignisse des internationalen Lebens verfolgen, die der Menschheit die so sehr ersehnte und wirksame Erholung von der internationalen Spannung versprechen ...“.⁴⁹

Gleichzeitig wurde Österreich von der UdSSR, den sozialistischen Staaten sowie Jugoslawien eingeladen, der DK sobald als möglich als aktives Mitglied beizutreten: „Für die DK besitzt die Wiederherstellung der österreichischen Souveränität eine große Bedeutung. Der Eintritt eines souveränen und unabhängigen Österreich in die Familie der DST schafft in der Donauregion

⁴⁷ Österr. BGBl. 152/1955, S. 807.

⁴⁸ Siehe Art. 14 des österreichisch-sowjetischen Schifffahrtsvertrages vom 14. Juni 1957, der die Aufteilung der Schiffstransporte zwischen beiden Partnern einer Regelung zwischen den beiden Schifffahrtsgesellschaften vorbehält. In *Recueil des Accords, a. a. O.*, S. 390 ff.

⁴⁹ CD/SES 12, S. 119.

eine Atmosphäre, die für die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf der Donau besonders günstig ist.“⁵⁰

2.3. Beitritt Österreichs zur DK

Auf Grund der Ereignisse in Ungarn im Herbst 1956 mußte die Sitzung der DK verschoben werden, so daß Österreich erst seit dem Frühjahr 1957 gemeinsam mit der BRD an den Arbeiten der DK als Beobachter teilnehmen konnte.⁵¹

Alle Mitglieder der Kommission rechneten nun mit dem baldigen Beitritt Österreichs, so daß der Präsident der Kommission, Dr. Sik, in der 15. Sitzung der Kommission der Hoffnung Ausdruck gab, „daß die Zeit nahe sei, in der Österreich und die BRD den ihnen zukommenden Platz in der DK einnehmen werden.“⁵²

Welche Gründe wirtschaftlicher und politischer Natur haben Österreich dazu geführt, der von sozialistischen Staaten gegründeten und unter dem Einfluß der UdSSR stehenden DK beizutreten? Folgende Gründe waren dafür entscheidend:

- a) die vermittelnde Haltung Jugoslawiens in der DK sowie dessen Kampf gegen jede Kompetenzerweiterung in der DK von seiten der restlichen DST,
- b) der zu erwartende Beitritt der BRD,
- c) die begonnenen Kontakte zwischen der DK und der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (ECE),
- d) die mit dem Abschluß des Staatsvertrages eingegangenen Verpflichtungen gegenüber der UdSSR,
- e) die Hoffnung, durch den Beitritt zur DK die Diskriminierung der österreichischen Donauschifffahrt von seiten der sozialistischen DST (inklusive Jugoslawien) beseitigen zu können.

Während die österreichische Wirtschaft einem Beitritt zur DK skeptisch gegenüberstand und darin vor allem die Anerkennung der sowjetischen Vorherrschaft im Donaauraum sah,⁵³ so versuchte die österreichische Regierung unter Bundeskanzler Raab im Interesse der österreichischen Donauschifffahrt und der Verringerung der Ablösezahlungen an die UdSSR über einen Beitritt zur BK zu verhandeln.

Anläßlich des Besuches des österreichischen Bundeskanzlers Raab in der UdSSR im Juli 1958 wurde über eine 50%ige Herabsetzung der österreichischen Ollieferung an die UdSSR verhandelt. Österreich mußte sich jedoch gleichzeitig verpflichten, 3,5 Mio Tonnen Rohöl von der UdSSR zu impor-

⁵⁰ *ebenda*.

⁵¹ Die Teilnahme der BRD als Beobachter an den Sitzungen der DK war durch die geplante Verbindung des Rheins mit der Donau bedingt.

⁵² CD/SES 15, S. 182.

⁵³ „Das Donau-Präsent der österreichischen Regierung“, in *Berichte und Informationen des österreichischen Forschungsinstitutes für Wirtschaft und Politik*, Wien, 8. August 1958, Heft 629, S. 1—3.

tieren. Als Umschlagsplatz für diese Öllieferungen waren die österreichischen Donauhäfen vorgesehen.⁵⁴

Die englische Zeitschrift *Economist* vermutete allerdings, daß Österreich für eine Verringerung der Ablösezahlungen an die UdSSR dem Beitritt zur DK zugestimmt habe.⁵⁵

Während keinerlei Beweise vorliegen, daß die UdSSR Österreich gezwungen hätte, der DK beizutreten, so liegt es klar auf der Hand, daß die Diskrimination der österreichischen Donauschiffahrtsgesellschaft durch die Tarifpolitik der sozialistischen DST der entscheidende Grund zum Beitritt Österreichs zur BK war.⁵⁶

Als der österreichische Bundespräsident Schärp 1959 nach Moskau kam und mit Chruschtschow zusammentraf, wurde ihm nahegelegt, daß Österreich der BK beitreten sollte. Bei diesem Gespräch kam zum Ausdruck, daß Österreich in der Ost-West-Entspannung zwischen 1955 und 1960 eine besondere Bedeutung zukam: das Beispiel Österreichs sollte dem Westen den Willen der UdSSR zur internationalen Entspannung vor Augen führen.⁵⁷

Durch den 1960 tatsächlich erfolgten Beitritt Österreichs zur DK wurde der Wunsch des *Economist* Wirklichkeit, daß die „Österreicher frischen Wind in die muffige Atmosphäre der DK bringen würden“.⁵⁸

Österreich hat allerdings das Zusatzprotokoll zur BK, das das Vermögen der ehemaligen EDK auf die neue DK überträgt, nicht unterzeichnet und sich damit gegenüber den Westmächten (vor allem gegenüber Frankreich als Kreditgeber der EDK) neutral verhalten.⁵⁹

Die erste Teilnahme Österreichs an den Sitzungen der DK als Vollmitglied (18. Sitzung der DK vom 20. bis 30. Jänner 1960) fiel in die Zeit der weiteren Entspannung zwischen Ost und West. Diese Sitzung der DK folgte auf die Begegnung zwischen Chruschtschow und Eisenhower in New York im September 1959, die vom russischen Delegierten Jarkow auf dieser Sitzung besonders hervorgehoben wurde. Der ungarische Vertreter Puja (späterer Vizeaußenminister der VR Ungarn) erklärte voll Stolz, daß „die DK in dieser Zeit der Entspannung und der Abrüstungsbemühungen der UdSSR ein Instrument des Friedens und des Wohlergehens der Donauvölker sein sollte“.⁶⁰

Österreichs Politik wurde durch die Worte seines Delegierten Wodak folgendermaßen gekennzeichnet: Mitarbeit in allen internationalen Organisationen nichtmilitärischer Art entsprechend seinem Status der dauernden Neutralität.⁶¹

⁵⁴ *Kissings Contemporary Archives*, July 26 to August 2, 1958, Nr. 16310.

⁵⁵ *Economist*, London, 2. August 1958, S. 260—261.

⁵⁶ Rau, Karl, Deutschland und die Donaukonvention 1948, *Außenpolitik*, Nr. 11/1960, S. 522.

⁵⁷ Siehe dazu *Die Presse* vom 6. und 14. November 1959.

⁵⁸ *Economist*, 2. August 1958, S. 361.

⁵⁹ Österreichischer Motivenbericht, *a. a. O.*, S. 28.

⁶⁰ CD/SES 18, S. 253 ff.

⁶¹ CD/SES 18, S. 256 ff.

Im Hinblick auf eventuelle Einwände der Westmächte zum Beitritt Österreichs zur BK erklärte der österreichische Delegierte, daß er annehme, daß „die Interessen Österreichs in dieser Angelegenheit mit denen aller europäischen Staaten übereinstimmen“.⁶²

Welche Initiativen ergriff Österreich als neues Mitglied der DK, um seinen wirtschaftlichen und politischen Interessen auf der Donau Rechnung zu tragen?

Eine der ersten österreichischen Initiativen lag darin, sich durch einen Kompromiß mit den übrigen DST den Platz eines Vizedirektors (Leiter der Buchhaltung) im Sekretariat der DK zu sichern. In der Folge war Österreich bestrebt — gemeinsam mit Jugoslawien und Rumänien — das Sekretariat der DK neu zu organisieren, um die DK zu einem wirkungsvollen Instrument der ZA auf der Donau zu machen.⁶³

3. Zusammenarbeit der Donaukommission mit der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (ECE)

3.1. Beginn und Zielsetzung dieser Zusammenarbeit

Die 1955 aufgenommenen Kontakte zwischen der DK und der ECE in Genf gingen vor allem auf die Initiative der UdSSR zurück, die von Jugoslawien und später von Österreich unterstützt wurde.⁶⁴ Die gesamteuropäische Zielsetzung der ECE sowie deren hervorragende Leistungen in bestimmten Bereichen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit, ließen die ECE als geeigneten Partner der DK erscheinen. Die Aufnahme dieser Kontakte hing mit der sich im Donauraum und in Europa abzeichnenden Ost-West-Entspannung zusammen: während die ersten Sitzungen der DK verkündeten, daß die „Donau nun nach Osten fließe“, wurde 1955 erklärt, daß „dieser Fluß West und Ost vereine und dem Frieden und der Zusammenarbeit der Völker einen wertvollen Dienst leiste“.⁶⁵

Während die Westmächte 1948 von jeglicher Kontrolle der Donau ausgeschlossen wurden, so bot die Zusammenarbeit mit der ECE den Westmächten die Möglichkeit, auf die Tätigkeit der DK einen bestimmten Einfluß auszuüben.

⁶² CD/SES 18, S. 259. Meiner Ansicht nach wurde diese vorsichtige Formulierung deshalb vom österreichischen Delegierten gebraucht, da die Westmächte zu dieser Zeit bereits Kontakte zur DK im Rahmen der UN-Wirtschafts-Kommission für Europa besaßen, die DK jedoch noch nicht offiziell von den Westmächten anerkannt wurde.

⁶³ Über die Zuteilung des Postens eines Vizedirektors CD/SES 19, S. 322 und S. 563—564; über die Reorganisation des Sekretariates siehe unten, II. Teil 1. Kap. § 1.4.

⁶⁴ Jugoslawien benützte zu dieser Zeit die ECE als Verhandlungsforum und Instrument seiner Außenpolitik. So wurde das Projekt „Yongelexport“, das den Export elektrischer Energie von Jugoslawien nach Österreich, BRD und Italien zum Ziele hatte, von Jugoslawien in der ECE initiiert. Gleichzeitig benutzte Jugoslawien seine „blockfreie“ Position, um der UdSSR die Annäherung an den Westen zu ermöglichen.

⁶⁵ CD/SES 13, S. 197.

Zuerst erfolgte ein Briefwechsel zwischen dem Sekretariat der DK und dem Sekretariat der ECE, der die gegenseitigen Interessen abgrenzte. Die Worte des sowjetischen Delegierten auf der 13. Plenartagung der DK weisen darauf hin, daß die Initiative von seiten der UdSSR kam; der sowjetische Delegierte erklärte, daß die UdSSR die Reputation der DK als internationale Organisation durch diese Kontakte verbessern wolle. Gleichzeitig schlug er den systematischen Austausch von Informationen und Dokumentationen als vorläufige Maßnahme vor.⁶⁶ Dem Arbeitsbericht des Direktors der DK kann man entnehmen, daß 1956 bereits zahlreiche Kontakte zwischen der DK und der ECE stattfanden.⁶⁷

Dem Briefwechsel zwischen beiden Organisationen und den persönlichen Kontakten der Funktionäre der DK auf den genannten Expertentagungen folgte ein Gespräch auf höchster Ebene zwischen beiden Organisationen: Ende April 1956 fand eine Besprechung zwischen dem Leiter des Transportkomitees der ECE, Le Vert und dem Präsidenten der DK, Dr. E. Sik sowie dem Sekretär der DK statt. Hauptgegenstand dieser Unterredung war, wie dem Rechenschaftsbericht des Direktors des Sekretariates der DK zu entnehmen ist, die Errichtung gegenseitiger Kontakte durch Austausch von Informationen und Beobachtern zu den jeweiligen Sitzungen der beiden Organisationen.⁶⁸

Bei der Unterredung im April 1956 wurde über die Teilnahme Österreichs und der BRD an den Arbeiten der DK gesprochen und zum Ausdruck gebracht, daß Österreich der DK nicht allein beitreten wolle. Es wurde auch über die Möglichkeit der Revision der BK gesprochen, die die Westmächte — deren Sprecher in diesem Fall der Vertreter der ECE war — verlangten. Dr. Sik erklärte damals als Präsident der DK, daß die Konvention stillschweigend oder auf Grund einer neuen Konferenz in Belgrad geändert werden könne, das Prinzip der alleinigen Verwaltung durch die Uferstaaten jedoch nicht angetastet werden dürfe. An eine Revision der BK aus dem Jahre 1948 wurde anlässlich des Beitrittes Österreichs und der BRD ebenfalls gedacht.

⁶⁶ CD/SES 13, S. 209.

⁶⁷ Die Experten der DK besuchten Sitzungen der „Réunion du groupe d'experts pour l'élaboration d'un projet de convention relative au contrat de transport international de marchandises en navigation intérieure“, im Jänner und März 1956 in Genf sowie eine Sitzung der „Réunion spéciale du comité des transports intérieurs de la CEE“ im Mai 1956 in Genf. Funktionäre der DK nahmen ebenfalls an einer Tagung über die Vereinheitlichung der Schifffahrtssignale teil, die unter den Auspizien der „Association Internationale Permanente de Congrès de Navigation“ in Basel stattfand.

⁶⁸ Die DK nahm in der Folge an den Sitzungen der ECE als „Commission du Danube — Budapest“ am Ende des Tisches teil, an dem die Vertreter der anderen internationalen Organisationen saßen. Die DK wird von den westlichen Staaten in der ECE offiziell nicht anerkannt, die Beifügung „Budapest“ soll den Unterschied zur Internationalen Donaukommission, die ihren derzeitigen Sitz in Rom hat und von den Westmächten unterstützt wird, deutlich machen.

Nach dieser persönlichen Aussprache zwischen den Vertretern beider Organisationen nahm der Vertreter der ECE, Herr Cuperus, im Juni 1956 an der 14. Plenarsitzung der DK in Budapest teil. Er schlug die Zusammenarbeit zwischen der ECE und der DK auf folgenden Gebieten vor:

- a) Internationales Privatrecht: Schiffsabkommen, Schiffszusammenschlüsse, Registrierung der Schiffe, Beschränkung der Haftpflicht des Reeders.
- b) Technik: Vereinheitlichung der Signale, Vereinheitlichung der Polizeivorschriften und der Schiffspapiere, Regeln für den Transport gefährlicher Waren, technische Entwicklung der Verladeeinrichtungen.
- c) Generelle Probleme: Kostenrechnung, Tarife, Statistiken, Koordinierung der verschiedenen Verkehrsmittel usw.

Herr Cuperus hob hervor, daß es sich dabei um Problemkreise handle, an denen auch die anderen Staaten der ECE mitarbeiten und bot dazu die Mitarbeit des Sekretariates der ECE an.⁶⁹

Durch die auf der 16. Sitzung der DK 1958 bekanntgegebene Projektierung des Rhein-Main-Donau- und des Donau-Oder-Elbekanals, wurden wegweisende neue Projekte zum Gegenstand gemeinsamer Zusammenarbeit zwischen der ECE und der DK gemacht.⁷⁰

3.2 Mitarbeit der Donaukommission an Projekten der ECE

Von wesentlichem Interesse für die DK war die Mitarbeit im 1957 geschaffenen „Subkomitee für Binnenschifffahrt“ (eine Untergruppe des Transportkomitees der ECE). Auf der dritten Sitzung dieses „Subkomitees“ (in der Folge „Binnenschifffahrtskomitee“ genannt), wurde eine eigene Arbeitsgruppe konstituiert, die die Schaffung eines europäischen Binnenwasserstraßennetzes ausarbeiten sollte.⁷¹ Als Mitglieder dieser Arbeitsgruppe wurden Österreich, Belgien, die USA, Frankreich, Ungarn, Italien, Holland, Polen, die BRD, Rumänien, die Schweiz, die Tschechoslowakei, die UdSSR und Jugoslawien ausgewählt. Als Beobachter nahmen an den Sitzungen dieser Arbeitsgruppe seit deren Gründung folgende internationale Organisationen und Gruppen teil: Internationale Handelskammer, Union der Internationalen Flußschifffahrt, Union der Rheinischen Handelskammern, Vertreter der Transportdirektion der EWG sowie Vertreter der DK.

Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe sollte eine Übersichtskarte über die zu schaffenden Binnenwasserstraßen herausgegeben werden; weiters sollten von der Rheinkommission und der DK sowie der Europäischen Verkehrsministerkonferenz die erforderlichen statistischen Unterlagen über das zu erwartende Verkehrsaufkommen auf den europäischen Binnenwasserstraßen beigebracht werden.

⁶⁹ CD/SES 14, S. 189.

⁷⁰ CD/SES 16, S. 214 ff.

⁷¹ „Groupe de travail de développement des voies navigables“, E/ECE/TRANS/539, para 109.

Auf Grund dieser statistischen Unterlagen über das zu erwartende Verkehrsaufkommen wurde die Donau in die Kategorie IV eingeteilt, das heißt, daß sie für Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 1000 bis 1500 Tonnen befahrbar gemacht werden sollte.⁷²

Drei getrennte Arbeitsgruppen sollten die weiteren wirtschaftlichen Studien über die geplanten Kanalverbindungen durchführen:

- a) Rhein-Main-Donau-Verbindung: BRD — Österreich — Belgien — Bulgarien — Frankreich — Ungarn — Holland — Rumänien — Schweiz — ČSSR — Sowjetunion — Jugoslawien.
- b) Donau-Oder-Elbe-Verbindung: Österreich — Polen — ČSSR (jedoch nicht die daran ebenfalls interessierte DDR!)
- c) Dnjepr-Weichsel-Verbindung: Polen — UdSSR.⁷³

Nach diesen bedeutenden Vorarbeiten konnten 1965 die Berichtergruppen zum Studium der wirtschaftlichen Probleme des Rhein-Main-Donaukanals (März 1965 bis April 1969, insgesamt sieben Tagungen) und des Donau-Oder-Elbekanals (Dezember 1965 bis Dezember 1968, insgesamt fünf Tagungen) ihre Arbeit beginnen. Während die Donau-Oder-Elbe-Berichtergruppe ihre Arbeit 1968 beendete und auf die Bedeutung der Teilnahme der DDR an diesen Arbeiten hinwies, konnte die Rhein-Main-Donau-Berichtergruppe in der siebenten Sitzung im April 1969 ihre Arbeiten durch einen umfangreichen Bericht abschließen.

Eine weitere Tätigkeit des Binnenschiffahrtskomitees bestand in der Vereinheitlichung der Schifffahrtsvorschriften und der Signalanlagen⁷⁴ sowie der Verbesserung der Schifffahrtstechnik:

Durch die Teilnahme der Funktionäre der DK am „*Cycle d'études sur les nouvelles techniques dans la navigation intérieure*“ (Arbeitskreis für neue Techniken in der Binnenschifffahrt)⁷⁵ konnte sich die DK mit dem Containerverkehr, der Schubschifffahrt und der Einführung neuer Radar- und Beleuchtungsgeräte vertraut machen und entsprechende Empfehlungen an die DST erlassen. Vor allem die UdSSR drängte auf die rasche Entwicklung neuer Schifffahrtstechniken auf der Donau.⁷⁶

Das „Komitee für elektrische Energie“ der ECE wurde 1958 — unter dem Einfluß Jugoslawiens und Österreichs — mit der Ausarbeitung einer umfangreichen Studie über die Wasserkräfte der Donau beauftragt. Die fertiggestellte Studie enthält ein Verzeichnis der bereits bestehenden und der noch zu bauenden Kraftwerke. Insgesamt wurden 44 Kraftwerke aufgezählt, mit

⁷² Siehe die Bemerkungen des Vertreters der DK in dieser Arbeitsgruppe, ECE/TRANS/WP 34/3, S. 6.

⁷³ ECE/TRANS/SC/3/31, Punkt 40.

⁷⁴ unten, II. Teil 2. Kapitel § 2.1.

⁷⁵ Die erste Sitzung fand im Februar 1966 unter Teilnahme Österreichs, Belgiens, Bulgariens, Frankreichs, Spaniens, Italiens, Kollands, Polens, der BRD, der Ukrainischen Volksrepublik, der Schweiz, der UdSSR und Jugoslawiens statt.

⁷⁶ W/TRANS/WP 34/66 vom 15. Jänner 1970.

einer möglichen Jahresleistung von 31 Mrd kWh, wovon damals (1958) nur 2,6 Mrd, das sind 8,4%, ausgenutzt wurden.⁷⁷

Diese Studie der ECE fällt mit der Planung der Energiewirtschaftlichen Kommission des RGW über den Ausbau der Donau durch Kraftwerke zusammen. Da die primäre Aufgabe der DK der Ausbau der Donau im Hinblick auf die Verbesserung der Schifffahrt ist, hat die DK vor allem an den Tagungen des bereits erwähnten Binnenschiffahrtskomitees teilgenommen. Von Zeit zu Zeit haben die Funktionäre der DK jedoch auch an den Tagungen des Energiewirtschaftlichen Komitees der ECE teilgenommen, wobei nicht nur über die Nutzung der Wasserkräfte zu den Zwecken der Energiegewinnung, sondern auch über die Probleme der Wasserverschmutzung gesprochen wurde.⁷⁸

Abschließend kann über die Zusammenarbeit der DK mit der ECE gesagt werden, daß die ECE durch diese Zusammenarbeit eine gesamt-europäische Integration verfolgt: der Binnenschiffahrtsausschuß der ECE „koordiniert bestimmte Tätigkeiten der internationalen Flußschiffahrtskommissionen und trägt durch den Ausbau des internationalen Wasserstraßennetzes und der Binnenschifffahrt zweifellos zur Integration Europas bei“.⁷⁹

3.3. Kontakte mit anderen internationalen Organisationen

Während sich die Arbeitskontakte mit der ECE besonders intensiv entwickelten, hat die DK entsprechende Absprachen (Austausch von Publikationen, Entsendung von Beobachtern) mit der OMM („Organisation Mondiale de Météorologie“ in Genf) sowie der IAEA („International Atomic Energy Agency“ in Wien) getroffen.⁸⁰

⁷⁷ „Aménagement Hydro-électrique existante, en construction ou en projet sur le Danube“, 59 II E/Mim/20. oder E/ECE/EP/202, vgl. unten, II. Teil 2. Kapitel § 3.2.

⁷⁸ In den letzten Jahren nahmen die Funktionäre der DK an der Sitzung der „Groupe spécial d'experts pour l'étude des concepts et des méthodes permettant d'analyser la situation et la mise en valeur des ressources hydrauliques dans les pays de la ECE de l'ONU“ teil. (Juli 1966 und Mai 1967; siehe auch CD/SES 25/6, Punkt 33.)

Im November 1967 nahmen die Funktionäre der DK an der „Réunion des experts gouvernementaux chargés de la politique en matière de ressources hydrauliques des pays de la CEE“ teil (siehe CD/SES 26, S. 333). Im Jahre 1968 erweiterte sich der Problemkreis: es wurde über die Probleme der Wasserkräfte sowie den Kampf gegen die Wasserverschmutzung gesprochen („Première session de l'organe de la CEE chargé des problèmes que posent les ressources hydrauliques et la lutte contre la pollution de l'eau“ in Genf vom 16. bis 20. September 1968. Siehe CD/SES 27, S. 318). Im Juni 1968 nahmen ebenfalls die Funktionäre der DK an einer Tagung des ECE-Komitees für elektrische Energie teil, wobei vor allem über die Methoden und die Analysen der Verwendung der Wasserkräfte gesprochen wurde (CD/SES 28/10, Punkt 33).

⁷⁹ Siotis, Jean, *Die ECE und Gesamteuropa* — die UN-Wirtschaftskommission für Europa und ihre Bedeutung für die gesamteuropäische Zusammenarbeit. (Europäische Schriften der Bildungswerke Europäische Politik, Band 22.) Europa-Verlag, Köln, 1969, S. 63.

⁸⁰ CD/SES 20, S. 373 ff. sowie SES 21, S. 302—304.

Diese Zusammenarbeit mit den Internationalen Organisationen wurde von allen Delegationen der sozialistischen Staaten sowie von Jugoslawien und Österreich unterstützt.⁸¹

Weiters wurden Kontakte der DK mit den verschiedenen Regionalorganisationen der UNO in Afrika, Asien und Lateinamerika vorgeschlagen, soweit diese sich mit dem Ausbau von Flüssen beschäftigen.⁸²

⁸¹ Der jugoslawische Delegierte schlug eine präzise Auswahl der internationalen Organisationen, mit denen die DK zusammenarbeiten soll, vor. Weiters schlug er Kontakte mit der „Association Internationale Permanente du Congrès de Navigation“ sowie mit der „Union Internationale des Télécommunications“ vor. Vgl. CD/SES 22, S. 320. Siehe die Zustimmung des österreichischen Delegierten zu diesem Vorschlag (CD/SES 22, S. 319).

⁸² Vorschlag des sowjetischen Delegierten Kaprikaian (CD/SES 20, S. 374). In der Folge nahm ein ungarischer Experte an einem Projekt der ECAFE (Economic Commission for Asia and the Far East) in Bangkok teil (CD/SES 21, S. 302).

4. Kapitel

Die beginnende Integration auf der Donau

Seit 1960 war durch den Beitritt Österreichs und die aktive Mitarbeit der BRD als Beobachter die Struktur der DK genügend ausgeglichen, damit die Kommission die Koordination der nationalen Ausbaupläne vornehmen konnte.¹ Mit diesen neuen Aufgaben verbunden war die Reorganisation des Sekretariates der DK Ende der sechziger Jahre.

Welchen Schwierigkeiten begegnete die Koordinierung des Donauausbaues durch die DK?

Der Ausbau der Donau berührt einerseits nationale wirtschaftliche Interessen: dies sieht man im Fall des Eisernen-Tor-Kraftwerkes zwischen Jugoslawien und Rumänien und der Errichtung der Sonderstromverwaltung Gabčíkovo-Gönyü (ČSSR und Ungarn), in dem diese Staaten den Ausbau ihres Abschnittes gegen die Interessen der restlichen DST zu verteidigen haben.

Andererseits erfordert der Ausbau der Donau entsprechende weitreichende Maßnahmen der DK, die das Mißtrauen einzelner Staaten wie Österreich, Jugoslawien und Rumänien erregen, soweit sie über die Schifffahrt hinausgehen. Jede Erweiterung des Aufgabenbereiches der DK wird von diesen Staaten als Beschränkung der Souveränität von seiten der UdSSR und der regelmäßig mit ihr abstimmenden Staaten in der DK (Ungarn, ČSSR und Bulgarien) ausgelegt.

Die nationalen Interessen sowie das Kräfteverhältnis zwischen der Minderheit und der Mehrheit in der DK bestimmen das Ausmaß des Integrationsprozesses, der mit der Koordinierung der nationalen Baupläne ab 1961/62 einsetzt.

Durch den Beitritt der BRD zur DK könnte das Gleichgewicht zwischen den beiden zuletzt erwähnten Gruppen hergestellt werden und dadurch vielleicht der Aufgabenbereich der DK entsprechend den Erfordernissen des Donauausbaues erweitert werden. Dieser Beitritt wird durch die geplante Verbindung des Rheins mit der Donau unerläßlich.

Auf Grund dieses mangelnden Kräftegleichgewichtes in der DK werden viele *praktische Vorschläge* der UdSSR und der mit ihr abstimmenden Staaten

¹ „Plan de la première période de la première étape des grands travaux sur le Danube (1961—1965)“ (CD/SES 20/55). Dieser 1962 auf der 20. Sitzung der DK beschlossene Bauplan für die gesamte Donau wird in Form von Fünfjahresplänen für die Zeit von 1961 bis 1981 (Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals) fortgeführt. Siehe *unten*, II. Teil 2. Kapitel § 1.

von den drei restlichen Mitgliedern abgelehnt und der Donauausbau auf die reinen Schifffahrtsangelegenheiten beschränkt, ohne zu einer Einigung über die damit verbundenen wirtschaftlichen Schwierigkeiten der DST zu kommen.

Die kleinen sozialistischen DST wie Ungarn, ČSSR, Bulgarien, Rumänien und Jugoslawien verfügen vor allem nicht über die erforderlichen finanziellen Mittel zum Ausbau der Donau, der nur im Zusammenhang mit dem koordinierten Bau von Energie- und Bewässerungsanlagen durchgeführt werden kann.

1. Der Bau des Eisernen-Tor-Kraftwerkes (Jugoslawien-Rumänien)

Im Rahmen des 1962 von der DK beschlossenen Schemas zum Ausbau der Donau, kam der Verbesserung der seit Jahrhunderten bestehenden Schifffahrtshindernissen im Eisernen Tor besondere Bedeutung zu. Die Zusammenarbeit Jugoslawiens und Rumäniens beim Bau des Kraftwerkes am Eisernen Tor wird sowohl von einer großangelegten wirtschaftlichen Kooperation als auch von einer politischen Annäherung zwischen beiden Staaten begleitet.

1.1. Ansuchen an die Donaukommission um Finanzierung des Eisernen-Tor-Kraftwerkes

Nach dem Ausscheiden Jugoslawiens aus der Energiewirtschaftlichen Kommission des RGW im Jahre 1958, setzte eine bilaterale jugoslawisch-rumänische Arbeitsgruppe die seit 1953 begonnene Planung an diesem Kraftwerk fort. Nachdem die DK Ende Juli 1963 um eine finanzielle Beteiligung an diesem Projekt ersucht wurde,² begab sich der sowjetische Ministerpräsident Chruschtschow im August desselben Jahres nach Jugoslawien, um hier die Mitarbeit im RGW — im Hinblick auf die Realisierung dieses Kraftwerkes — neuerlich anzubieten.³

Da Jugoslawien 1964 den Beobachterstatus im RGW annahm, muß man sich wohl fragen, warum schließlich die DK und nicht der RGW als Finanzierungsquelle für dieses Kraftwerk in Betracht gezogen wurde.

Der Bau des Eisernen-Tor-Kraftwerkes außerhalb des RGW war einerseits auf die skeptische Haltung Jugoslawiens gegenüber dem RGW in der Zeit von 1956 bis 1958 zurückzuführen, andererseits stand auch Rumänien der Zusammenarbeit im RGW seit 1960 kritisch gegenüber; Rumänien lehnte vor allem die Umwandlung des RGW in ein supranationales Organ ab.⁴ Ein im Jahre 1964 erschienener Artikel des sowjetischen Professors Valew über die wirtschaftliche Zusammenarbeit Rumäniens, Bulgariens und der UdSSR

² *Procès-verbaux préliminaires de la session extraordinaire de la Commission du Danube*, Budapest, 10. bis 19. Oktober 1963.

³ Kaser, M., COMECON, a. a. O., S. 101—102.

⁴ Siehe über die Auseinandersetzung zwischen Rumänien und dem RGW, Montias, J. M., „Background and Origins of the Rumanian Dispute with COMECON“, in *Soviet Studies*, 1964, Band XVI, Oktober, Nr. 2, S. 125—151. Der Autor weist darauf hin, daß die ersten Divergenzen zwischen Rumänien und dem RGW bereits 1958 auftauchten.

im Donaodelta vergrößerte den Gegensatz zwischen Rumänien und dem RGW.⁵ Rumänien antwortete in *Viata Economica* vom 12. Juni 1964, daß zwei Drittel des angegebenen Gebietes Rumänien — einem unabhängigen und souveränen Staat — gehören. Niemand habe irgendeine Studie ohne Autorisation der rumänischen Regierung in diesem Gebiet vorzunehmen.

In der Folge lenkte die UdSSR ein und erklärte den Artikel von Professor Valew als Privatmeinung des Autors.⁶

Nachdem eine Finanzierung des ETK-Projektes durch den RGW ausgeschlossen wurde, hofften Jugoslawien und Rumänien über die Eiserne-Tor-Verwaltung von der DK jene Mittel zu erhalten, die die DST zur Erhaltung und Verbesserung der Schifffahrt in diesem Abschnitt von Rechts wegen zu zahlen hatten.

Die ETV ging von der Überlegung aus, daß die Durchführung der Verbesserungsarbeiten in diesem Abschnitt ihrer Kompetenz unterliege und solche Arbeiten durch die Einhebung von Sondergebühren finanziert werden sollten. Der Abschnitt des Eisernen Tores stellte seit langer Zeit ein großes Hindernis für die Donauschifffahrt dar und galt als anerkannt schwieriger Sektor. Es wäre eine „ungerechtfertigte Bereicherung“, falls die restlichen Uferstaaten von der Verbesserung dieses Sektors ohne Zahlung von Sondergebühren profitieren sollten.⁷

Durch die Entscheidung der DK vom 6. Februar 1963 sollte die Sonderstromverwaltung des Eisernen Tores im Hinblick auf den Ausbauplan der Donau entsprechende Verbesserungsarbeiten durchführen, um die geforderte Tiefe in diesem Abschnitt von 3,5 Meter zu erreichen.⁸

Die ETV mußte daher im Hinblick auf die Durchführung des „Großen Ausbauplanes“ der Donau eine Entscheidung fällen, ob die erforderliche Tiefe durch entsprechende Ausbaggerungen und Sprengungen oder durch ein großangelegtes Kraftwerksprojekt erreicht werden konnte. Schließlich kam die ETV zum Entschluß, daß die „einzige mögliche Lösung zur vollkommenen und endgültigen Behebung der Schwierigkeiten der Schifffahrt in diesem Abschnitt der Bau eines Staudammes mit Schleusen sein könnte“.⁹

Die Delegationen beider Staaten sowie die ETV wandten sich daher am 31. Juli 1963 in einem Brief an den Präsidenten der DK, um diesen vom Baubeschluß über das Eiserne-Tor-Kraftwerk in Kenntnis zu setzen und die DK um eine entsprechende finanzielle Beteiligung an diesem Projekt zu ersuchen. Am 7. September 1963 wurde — unter Anwesenheit des Präsidenten der DK — mit dem Bau des Eisernen-Tor-Kraftwerkes begonnen.

⁵ Kaser, Michael, *ebenda*, S. 212.

⁶ *ebenda*.

⁷ Stojkovic, Slavo, „L'importance de la construction du système hydroélectrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer pour la navigation internationale“, in *Jugoslovenska Revijaza*, Medunarodno Pravo, Nr. 1—2, Belgrad, 1968, S. 135.

⁸ Die DK hat am 6. Februar 1963 eine entsprechende Empfehlung an die ETV gerichtet (CD/SES 21/28).

⁹ Procès-verbaux préliminaires de la session extraordinaire, DK 1963, S. 3—17.

Auf Anregung Jugoslawiens und Rumäniens sollte die Beteiligung der DK an diesem Projekt auf einer „Außerordentlichen Sitzung“ der Kommission (vom 10. bis 19. Oktober 1963) geklärt werden; dieser Vorschlag wurde ebenfalls von der UdSSR unterstützt.¹⁰

Der einzige Tagesordnungspunkt dieser außerordentlichen Sitzung war die „Information über den Ausbau des Eisernen-Tor-Abschnittes für die Verbesserung der Schifffahrt“. Der rumänische Delegierte erklärte, daß der Bau dieses Kraftwerkes in der Zeit von 1964 bis 1971 erfolgen sollte. Die Gesamtausgaben des Projektes wurden mit 400 Mio US-\$ beziffert, der Anteil der Schifffahrt sollte 95 Mio US-\$ betragen.

Beide Länder — eingeschlossen die ETV — erklärten eindeutig, daß sie sich nur bezüglich der auf die Verbesserung der Schifffahrt entfallenden Summe (95 Mio US-\$) an die Mitgliedsländer der DK wenden. Diese Summe wurde zu Beginn in Form eines Kredites von beiden Ländern der ETV zur Verfügung gestellt (25 Jahre Laufzeit, 3% Verzinsung). Rumänien und Jugoslawien verlangten von den Uferstaaten, daß diese für die Schifffahrt aufgewendete Summe durch die Einhebung von Spezialgebühren abgedeckt werde; diese Spezialgebühren sollten die laufenden Verwaltungskosten, die Instandhaltungs- und Benützungskosten sowie die Zurückzahlung des Kredites an die beiden Vertragsstaaten decken.¹¹

Als der bulgarische Vertreter die Zuständigkeit der DK für dieses Unternehmen bezweifelte,¹² erklärten der rumänische und der jugoslawische Delegierte nochmals, daß sie dieses Problem nur insoweit in der DK besprechen wollten, soweit es die Schifffahrt betreffe.

Schließlich ist die DK nur für Fragen der Schifffahrt zuständig und nicht für Fragen des Kraftwerksbaues, sofern dieser nicht die Schifffahrt betrifft.¹³

Der tschechische und der ungarische Vertreter, die im großen und ganzen mit dem Bericht des jugoslawischen und rumänischen Vertreters einverstanden waren, schlugen die Konstituierung einer Arbeitsgruppe vor, um die vorhandenen strittigen Punkte zu lösen.

Der Vertreter der BRD, insbesondere der österreichische Vertreter, sprachen sich gegen die Einhebung von Sondergebühren aus. Beide wiesen darauf hin, daß auf dem österreichischen und dem deutschen Abschnitt der Donau die Kraftwerke aus eigenen Kosten getragen werden und keine Spezialgebühren üblich sind.

Die Haltung Österreichs wurde vor allem von wirtschaftlichen Erwägungen bestimmt: durch allfällige Sondergebühren werde die Schifffahrt verteuert und die Donau damit als Transportweg gegenüber den anderen Transport-

¹⁰ *ebenda*, S. 3.

¹¹ *ebenda*, S. 3—17.

¹² Bulgarien sollte im Rahmen des RGW am Bau des ETK teilhaben. Durch die von Jugoslawien und Rumänien unternommene Projektierung außerhalb des RGW wurde Bulgarien davon ausgeschlossen. Daraus läßt sich dessen damalige oppositionelle Haltung zu diesem Projekt erklären. So zeigte sich Bulgarien über jene Schäden besorgt, die auf Grund des Aufstaus in diesem Abschnitt auf bulgarischem Boden auftreten würden.

¹³ *ebenda*, S. 20—21 und S. 33—34.

wegen weniger konkurrenzfähig. Insbesondere wies Österreich darauf hin, daß die in der 21. Sitzung beschlossenen „großen Arbeiten“ auf der Donau zur Verbesserung der Schifffahrt in diesem Abschnitt vollkommen genügt hätten.¹⁴

Dem ist natürlich entgegenzuhalten, daß durch den Bau eines Staumammes mit Schleuse die Schifffahrt sehr wesentlich verbessert wurde. In dieser Richtung wurde auch eine Lösung des Problems gesucht.

Der sowjetische Delegierte Kaprikaian sprach sich sehr positiv über das zur Diskussion stehende Projekt aus. Er wies vor allem auf die Erfahrungen der UdSSR auf dem Gebiet des Kraftwerksbaues hin — dies war wohl als ein Wink auf die Zusammenarbeit mit der UdSSR zu verstehen — sowie auf die damit verbundenen Möglichkeiten zur Erneuerung der sowjetischen Donauflotte. Die UdSSR plante anläßlich des Donaausbaues den Einsatz neuer Donauschiffe, die über eine größere Tonnage (bis 5000 Tonnen) verfügen sollten.¹⁵

Auf dieser außerordentlichen Sitzung waren sich — mit Ausnahme Jugoslawiens und Rumäniens — alle DST darüber einig, daß eine eigene Arbeitsgruppe zum Studium dieser Frage eingesetzt werden und die jugoslawische und rumänische Delegation weitere Unterlagen beibringen sollten. Jugoslawien und Rumänien hielten hingegen jede weitere Diskussion für überflüssig.¹⁶

Obwohl in der außerordentlichen Sitzung der DK keine Einigung über die finanzielle Beteiligung der DK erreicht werden konnte, wurde von Jugoslawien und Rumänien am 30. November 1963 ein endgültiger Vertrag unterzeichnet, der am 8. Juni 1964 in Kraft trat.¹⁷

In den Art. 5, 6 und 18 dieses Vertrages wurde festgelegt, daß die ETV berechtigt ist, Gebühren zur Erhaltung dieses Baues von den DST einzuheben. Entsprechend der BK dürfen diese Gebühren keine Gewinnquelle darstellen.

Gemäß Art. 9 dieses Vertrages wurde eine *Gemischte Kommission* eingerichtet, die auf die Durchführung der Verträge achten sollte.

Nach dem bereits erwähnten Hauptvertrag wurden gleichzeitig zahlreiche Nebenverträge abgeschlossen:

¹⁴ *ebenda*, S. 43—48.

¹⁵ *ebenda*, S. 52—55.

¹⁶ In der Abstimmung wurde der jugoslawische und rumänische Vorschlag mit fünf Stimmen abgelehnt; die Einsetzung einer Arbeitsgruppe wurde mit fünf Stimmen angenommen, wobei Jugoslawien und Rumänien dagegen stimmten; *ebenda*, S. 58—59.

¹⁷ „Accord conclu entre la République Fédérative Populaire de Yougoslavie et la République Populaire Roumaine relatif à la construction et à l'exploitation du système de Portes de Fer.“ Dieser Vertrag und alle Nebenverträge wurden beim Generalsekretär der VN hinterlegt und im *Recueil des Traités des Nations Unies*, Band 512 und 513, publiziert.

¹⁷ Siehe Sahovic, Milan, „Les accords entre la Yougoslavie et la Roumanie relatifs au système de production d'électricité et de navigation des Portes de Fer sur le Danube“, in *Annuaire Francais de Droit International*, Paris, 1969, S. 774—783, sowie Magarasevic, Alexander, „Le régime international du système des Portes de Fer“, in *Les cours d'eaux internationaux*, Rapports et Travaux I, Conférence sur le Droit International — Lagonissi (Griechenland), 3. bis 8. April 1966, a. a. O., S. 53—59.

- a) Konvention über die Nutzung des Eisernen-Tor-Kraftwerkes (elektrische Energie und Schifffahrt),
- b) Konvention über die Bauplanung,
- c) Konvention über die Durchführung der Arbeiten,
- d) Konvention über die Wiedergutmachung der durch den Bau aufgetretenen Schäden,
- e) Statut der Gemischten jugoslawisch-rumänischen Kommission,
- f) Protokoll und Schlußakt bezüglich des Baues und der Nutzung des Eisernen-Tor-Kraftwerkes.¹⁸

Die Produktion der elektrischen Energie wurde ebenso wie die Baukosten zwischen beiden Staaten gleichmäßig (50 : 50) aufgeteilt. Durch den Bau neuer Straßen hatte jedoch Rumänien höhere Kosten zu tragen als Jugoslawien.

1.2. Weitere Verhandlungen mit den Donaustaaten (1965—1970)

Die in der außerordentlichen Sitzung der DK eingesetzte Arbeitsgruppe, die über den genauen Anteil der Schifffahrt am Eisernen-Tor-Kraftwerk beraten sollte, tagte zum ersten Mal in der Zeit vom 20. bis 29. April 1964 am Sitz der DK in Budapest. Diese Gruppe sollte die nautischen und technischen Fragen sowie die wirtschaftlichen und juristischen Fragen dieses Problems lösen.

Hinsichtlich der technischen Lösung wurde der Bau eines Kraftwerkes zur Erreichung der erforderlichen Tiefe als beste Lösung betrachtet. Dabei wurde vor allem auf die anderen Verwendungsmöglichkeiten zu Zwecken der Bewässerung und Gewinnung elektrischen Stromes für die umliegenden Uferstaaten hingewiesen. Während Bulgarien 1963 das jugoslawisch-rumänische Projekt heftig angriff, erklärte der bulgarische Vertreter in dieser Sitzung, daß der Bau des Eisernen-Tor-Kraftwerkes keine besonderen Schäden für die bulgarische Wirtschaft verursachen würde.¹⁹ Die Änderung in der Haltung Bulgariens scheint auf den Druck der UdSSR zurückgegangen zu sein, die auf alle Fälle einen Kompromiß in dieser Frage in der DK suchte und dementsprechend Bulgarien, Ungarn und die ČSSR beeinflusste.

Während bei Behandlung der wirtschaftlichen und juristischen Fragen Österreich und die BRD die Zahlung von 95 Mio US-\$ durch Sondergebühren nach Fertigstellung des Projektes ablehnten, unterstützten die Delegationen der ČSSR, Ungarns und Bulgariens den sowjetischen Vorschlag, der die Zahlung einer kompensatorischen Summe von 55 Mio US-\$ (Ungarn schlug 15 Mio US-\$ vor) vorsah. Die Einhebung von Gebühren nach der Fertigstellung des Baues sollte unterbleiben.²⁰

Anläßlich der folgenden Expertentagung vom 7. bis 16. Juni 1965 in Budapest reduzierte die jugoslawisch-rumänische Kommission ihre Forderungen auf eine Kompensationszahlung von 55,6 Mio US-\$, wobei sich beide Staaten an der Zahlung dieser Summe nicht beteiligen wollten. Gleichzeitig sollten 2% Zinsen von den DST für diese Summe aufgebracht werden. Die Aufteilung

¹⁸ *ebenda*.

¹⁹ CD/SES 22/34, S. 482.

²⁰ *ebenda*, S. 483—490.

dieses Betrages auf die einzelnen DST sollte sich nach dem Transportvolumen der einzelnen Staaten in diesem Sektor im Stichtag 1963 richten.

Die gemischte jugoslawisch-rumänische Kommission präsentierte folgende Aufteilung des Betrages auf die einzelnen Staaten:

Land	Mio US-\$
BRD	0,987
Österreich	8,808
Bulgarien	2,307
Ungarn	9,459
ČSSR	10,334
Sowjetunion	23,714
Total	55,600²¹

Über die Berechnung dieser Beträge (0,145 US-\$ pro Tonne) sollte in bilateralen Gesprächen mit den restlichen DST verhandelt werden.²²

Grundsätzlich stimmten alle übrigen Delegationen der Zahlung eines Beitrages von insgesamt 55 Mio US-\$ zu, wobei die Zahlung des genannten Beitrages als freiwillige Teilnahme an diesem Projekt betrachtet wurde. Jugoslawien und Rumänien sollten ihren Teil zur Aufbringung der Summe von 55 Mio US-\$ leisten und die Zahlung von 2% Zinsen wegfallen.

Auf der Tagung der Experten im November 1965 wurde eine Einigung darüber erzielt, daß keine wie immer gearteten Kosten nach Fertigstellung des Eisernen-Tor-Kraftwerkes in Form von Sondergebühren von den DST eingehoben werden sollten.²³

Seit 1965 wurden bilaterale Verhandlungen zwischen der jugoslawisch-rumänischen Kommission und den übrigen DST geführt, die vor allem die Zahlungsmodalitäten und Beteiligung Rumäniens und Jugoslawiens an der Summe von 55 Mio US-\$ betrafen.

Im Jahre 1970 willigten schließlich Rumänien und Jugoslawien ein, sich an der Zahlung der Summe von 55 Mio US-\$ zu beteiligen.²⁴

Während Bulgarien, die ČSSR und Ungarn für die Weiterbehandlung dieser Frage innerhalb der DK eintraten, zogen Jugoslawien und Rumänien

²¹ CD/SES 23/43, Anhang S. 426.

²² *ebenda*, S. 425.

²³ CD/SES 24/48, S. 520.

²⁴ Hinsichtlich der Zahlungsmodalitäten von seiten Österreichs wurde in diesen Verhandlungen zwischen Österreich, Jugoslawien und Rumänien bestimmt, daß „Österreich die gegenwärtigen Gebühren für die Schiffsverkehrsverwaltungen am Eisernen Tor solange weiter entrichtet, bis der auf Österreich entfallende Anteil dadurch erfüllt ist. Das wäre etwa in einem Zeitraum von 15 bis 20 Jahren der Fall. Bei einer solchen Regelung würde sich keine Verteuerung der Frachtkosten ergeben“. Siehe *Austria-Economist*, Wien, vom 24. Februar 1970, Nr. 43/44, Blatt 23.

den bilateralen Weg vor, da sie eine Einmischung der DK in die Angelegenheiten des Kraftwerksprojektes befürchteten.²⁵

1.3. Zusammenarbeit Rumäniens mit Bulgarien

Auf Grund des Scheiterns des Föderationsplanes zwischen Jugoslawien und Bulgarien im Jahre 1947 nahm Bulgarien in der Folge an den Maßnahmen der *Kominform*-Staaten gegen Jugoslawien teil.²⁶ Einige Monate nach dem Tode Stalins wurden die Grenzfragen mit Jugoslawien bereinigt und die wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen wieder aufgenommen.²⁷ Die erwähnten Schiffahrtsverträge mit Jugoslawien und Rumänien sollten die Schifffahrt auf der Donau regeln. Mit Jugoslawien wurde 1958 ein Abkommen, das gegenseitige Informationen hinsichtlich des Auftauchens von Eis und Hochwasser vorsieht, abgeschlossen.²⁸

Vor allem durch den Bau des Eisernen-Tor-Kraftwerkes im Rahmen des RGW sollte Bulgarien am dadurch geschaffenen Bewässerungssystem und Verbundsystem teilhaben. Durch die Behandlung dieses Großprojektes außerhalb des RGW wurde Bulgarien für einige Zeit verstimmt.²⁹ Anlässlich der Behandlung des Eisernen-Tor-Kraftwerkes in der DK trat Bulgarien, ebenso wie die anderen mit der UdSSR verbündeten Staaten für die Weiterbehandlung des Eisernen-Tor-Kraftwerk-Projektes in der DK ein, was jedoch an der jugoslawisch-rumänischen Politik in der DK scheiterte.

Die Kooperation Bulgariens mit Rumänien — über die Errichtung der „Gemischten bulgarisch-rumänischen Flußkommission“ wurde bereits berichtet — wird durch die geplante Errichtung des Kraftwerkes in Islatz-Somovits in Zukunft enger werden.³⁰ Dieses Projekt stand bereits auf der Tagesordnung der Energiewirtschaftlichen Kommission des RGW im Jahre 1958. Anlässlich der Zusammenkunft des rumänischen Parteivorsitzenden Ceausescu mit dem bulgarischen Ministerpräsidenten Shiwkoff im September 1971 wurden diesbezügliche Maßnahmen beschlossen: „Während der Zusammenkunft prüften

²⁵ Milan Sahovic erklärt dazu, daß sich die Vorliebe der Jugoslawen für bilaterale Verhandlungen aus deren Politik der Blockfreiheit und der derzeitigen Situation in Europa ergibt.

Sahovic, Milan, „La Coopération de la Yougoslavie avec l'Europe“, Galtung (Hrsg.), *Cooperation in Europe*, S. 267 ff.

²⁶ Vgl. oben, I. Teil 2. Kapitel § 2.

²⁷ Grigorova, Georgette, „Bulgaria for Peace and Security in the Balkans“, in J. Galtung (Hrsg.), *Cooperation in Europe*, a. a. O., S. 279—289.

²⁸ „Accord relatif aux questions de l'hydro-économie entre le gouvernement de la RFPY et le gouvernement de la RFB“, vom 4. April 1958, *Repertoire Yougoslave*, a. a. O., Nr. 2276 sowie Koutikov, Vladimir, in *Les Cours d'eaux internationaux*, Rapports de la Carnégie, a. a. O., S. 18.

²⁹ Siehe die Reaktion Bulgariens auf der außerordentlichen Sitzung der DK 1963.

³⁰ Im Rahmen der Expertentagung über die SSV Rajka-Gönyü in der DK im Oktober 1970 konnte man bereits eine Annäherung des bulgarischen Standpunktes an den der Minderheitsgruppe (Österreich, Jugoslawien, Rumänien) feststellen (CD/SES 29/RE — 1970/3). Dasselbe gilt für die Behandlung der Reorganisation des Sekretariats der DK (CD/SES 29/RE — 1970/2).

die Delegationen einige Fragen im Zusammenhang mit der Errichtung des hydroenergetischen Komplexes im Gebiet Islatz-Somovits an der Donau und faßten den Entschluß, die Planungsarbeiten fortzusetzen, wobei der komplexen Nutzung des hydroenergetischen Potentials der Donau besonders im rumänisch-bulgarischem Abschnitt Rechnung getragen werden soll. Zu diesem Zweck wurde ein Sonderprotokoll unterzeichnet.“ Weitere Protokolle hinsichtlich der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit zwischen beiden Staaten wurden ebenfalls unterzeichnet. Durch die Teilnahme des bulgarischen und rumänischen Ministers für Elektroenergie wurde die Bedeutung des gemeinsamen Kraftwerksprojektes für die Energieversorgung in beiden Ländern unterstrichen. Dieses Projekt soll ebenso wie das Eiserne-Tor-Kraftwerk der „Verbesserung der Zusammenarbeit auf dem Balkan“ dienen.³¹

Der Rückstau des von Rumänien geplanten Kraftwerkes in Cernavoda würde ebenfalls bis Bulgarien hineinreichen und dessen Bewässerungssystem zugutekommen. Die 1965 aufgetretenen Auseinandersetzungen zwischen Rumänien und Bulgarien über den Ausbau dieser Kraftwerke scheinen zumindest vorläufig beseitigt.³²

2. Zusammenarbeit der ČSSR, Ungarns und Österreichs auf der Donau

2.1. Allgemeine politische Zusammenarbeit

Während bis 1953 Ungarn und die ČSSR keine Beziehungen zu Jugoslawien und Österreich auf der Donau unterhielten, war der Abschluß der erweiterten Schiffsverkehrsverträge das Zeichen für eine Verbesserung der Beziehungen zwischen diesen Staaten. Die Intervention der UdSSR im Herbst 1956 in Ungarn bewirkte einen Rückschritt in den Beziehungen Ungarns zu Jugoslawien und Österreich. Entsprechende Rückwirkungen zeigten sich auch in der DK. Nach 1956 gelang jedoch der Regierung Kádár wieder eine Normalisierung der Beziehungen zu den übrigen DST.

Eine entscheidende Veränderung in den Beziehungen Ungarns zu Österreich ergab sich durch den Besuch des damaligen österreichischen Außenministers Dr. Bruno Kreisky im Oktober 1964 in Budapest.³³

³¹ *Neuer Weg*, Bukarest, a. a. O., vom 15. September 1970. Der Bau des Kraftwerkes Islatz-Somovits ist bereits im neuen Ausbauplan der DK für die Periode 1970 bis 1975 enthalten. „*Informations sur les travaux envisagés par les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales pour la deuxième étape du Plan des Grands travaux sur le Danube 1970—1975*“ (CD/SES 29/7). Ob der Bau dieses Kraftwerkes im Rahmen des RGW erfolgen wird, ist ungewiß und eher fraglich.

³² Siehe *Die Presse*, „Differenzen über Donauausbau — umstrittene bulgarisch-rumänische Kraftwerkspläne“, vom 15. Dezember 1965.

³³ „Dr. Kreiskys visit, his press conference in Budapest and statements to the Hungarian Radio and the Austrian Press Agency ... and its manifestly friendly treatment left no doubt, that a political climate had been created in which economic ties between Austria and Hungary (and consequently between Austria and the other Danubian countries, notably Romania) may favorably develop ...“

Katona, Paul, „The Danube, blue or red?“, in *The World Today*, Februar 1965, S. 78—79.

Ein wesentliches Ergebnis der gegenseitigen Gespräche zwischen dem österreichischen und ungarischen Außenminister war die Schaffung einer österreichisch-ungarischen Grenzkommision, die die Beseitigung der Grenzsperrn zwischen beiden Staaten zum Ziele hatte.

Am 6. November 1964 erschien ein Artikel in der *Magyar Nemzet* mit dem Titel „Unser Platz und Rolle im Donaauraum“, der einerseits alle Ideen, die sich gegen die Freundschaft Ungarns mit der UdSSR richten, verurteilte, andererseits jedoch ein Lippenbekenntnis gegenüber dem „unvermeidlichen gemeinsamen Schicksal aller Donauvölker“ abgab.³⁴

Am 12. Dezember 1964 erklärte János Kádár in einem Vortrag vor kommunistischen Jugendgruppen, daß „... die Schicksalsgemeinschaft der Donauvölker sich entweder vereinigen oder gemeinsam untergehen muß“.³⁵

Anlässlich des Gegenbesuches des ungarischen Außenministers János Péter in Wien schlug dieser eine Gipfelkonferenz der Vertreter der DST vor, damit diese ihre Kontakte erweitern könnten.³⁶ Die österreichische Regierung beantwortete die ungarischen Anregungen mit einem Gegenbesuch des österreichischen Bundeskanzlers Klaus und des österreichischen Außenministers im Jahre 1967 in Budapest, wobei auch die DK im Blickpunkt stand.³⁷ Bundeskanzler Klaus erklärte in einem Vortrag vor der ungarischen Akademie der Wissenschaften, daß „die Zusammenarbeit der DST eine wesentliche Vorbedingung für die wirtschaftliche Zusammenarbeit Europas darstellt“.³⁸

Der ungarische Journalist und Parlamentsabgeordnete Tibor Pethö griff diese Idee von Bundeskanzler Klaus in seinem Artikel „*Modern Forms of Cooperation in the Danube Valley*“ auf:

Der Autor ging davon aus, daß angesichts der spezifischen Interessen Europas eine Zusammenarbeit zwischen west- und osteuropäischen Staaten erforderlich ist. Da jedoch zum Beispiel eine *europäische Sicherheitskonferenz* nicht mit einem Male alle Schwierigkeiten der gegenwärtigen Ost-West-Beziehungen in Europa aus dem Weg räumen könne, so führe der Weg über „regionale Abstimmungen“. Pethö weist dabei auf das spezielle Interesse Ungarns an den Abrüstungsbemühungen in der *Baltischen See*, im *Mittelmeerraum*, in *Mittleuropa*, auf der *Balkan-Halbinsel* und vor allem im *Donaubecken* hin.³⁹

³⁴ Siehe Katona, *ebenda*, S. 73, Fußnote.

³⁵ Siehe Katona, *ebenda*, und Fejtő, *a. a. O.*, S. 300.

³⁶ Fejtő, *a. a. O.*, S. 300.

³⁷ *Österreichische Zeitschrift für Außenpolitik* 1967, 7. Jg., Heft 3, 1967, S. 198 ff.

Im Gespräch zwischen Bundeskanzler Klaus und Staatspräsident Jenő Fock wurden die gemeinsamen Verkehrsprobleme und die Schaffung eines gesamteuropäischen Energiesystems erörtert.

³⁸ Zitiert von Pethö, Tibor, „Modern Forms of Cooperation in the Danube Valley“, in *New Hungarian Quarterly*, Nr. 27, Band VIII, Herbst 1967, S. 10–17.

³⁹ Diese Idee wird von der bulgarischen Autorin Gregorova, Georgette, *a. a. O.*, S. 282, unterstützt. Bulgarien ist vor allem an einer atomwaffenfreien Zone mit Griechenland und der Türkei (NATO-Mitglieder) interessiert.

Auf die Zusammenarbeit im Donaauraum eingehend, erklärt Pethö, daß „der Kern dieser Zusammenarbeit durch die vier DST ČSSR, Ungarn, Österreich und Jugoslawien gebildet werden sollte“. Diese Region ist — seiner Ansicht nach — „besser als jede andere Region in Europa für die Verbesserung der Ost-West-Beziehungen geeignet.“ Als Begründung dafür führte Pethö an, daß die ČSSR und Ungarn dem Warschauer Pakt angehören, Österreich jedoch neutral und Jugoslawien blockfrei ist. Während die Zusammenarbeit der sozialistischen Staaten ČSSR und Ungarn keine weiteren Schwierigkeiten bildet und die Zusammenarbeit mit Jugoslawien seit 1955 sich stetig verbessert, sei der Angelpunkt dieser Beziehungen Österreich und sein Verhältnis zu seinen osteuropäischen Nachbarn.⁴⁰

Diese vagen Pläne bezüglich der Zusammenarbeit aller DST wurden von Jugoslawien abgelehnt und gerieten auf Grund der Intervention der Truppen des Warschauer Paktes in der ČSSR im Jahre 1968 sehr bald in Vergessenheit.

Das Interesse dieser Arbeit konzentriert sich daher auf die gemeinsamen Projekte der DST auf der Donau.

In diesem Sinne weisen ungarische und tschechische Autoren auf die konkrete Zusammenarbeit auf der Donau als Ausgangspunkt für eine Zusammenarbeit in anderen wirtschaftlichen Bereichen hin.⁴¹

Der tschechische Autor Alexander Ort wies auch nach dem August 1968 auf die Bedeutung der partiellen Zusammenarbeit der DST auf der Donau für die europäische Verständigung hin.⁴²

In der Folge wird daher der Bau des Kraftwerkes Wolfsthal-Bratislava (Österreich-ČSSR), der Bau des Donau-Oder-Elbekanals, der Abschluß eines die Schifffahrt betreffenden Sozialversicherungsabkommens zwischen Österreich und Ungarn sowie die Errichtung der SSV Gabčíkovo-Gönyü als Beispiele dieser technischen Zusammenarbeit behandelt werden.

2.2. Kraftwerksprojekt Bratislava-Wolfsthal (ČSSR-Österreich)

Während die rein politischen Beziehungen zwischen beiden Staaten laufenden Erschütterungen ausgesetzt waren, so konnte anlässlich der Behandlung technischer bilateraler Projekte eine Atmosphäre gegenseitiger Verständigung geschaffen werden. Dazu zählte der geplante Bau des gemeinsamen Donaukraftwerkes in Bratislava-Wolfsthal sowie der von Wien über die March führende Donau-Oder-Elbekanal.

⁴⁰ Pethö, *ebenda*.

⁴¹ „The Danube, however, would provide the possibility for an even wider co-operation, especially in the economic field ... Possibilities for greater Danube cooperation will increase after Danube-Main-Rhein and the Danube-Oder-Elbe canal are opened. The river Danube will play an important role as a source of energy which can only be effectively exploited by a joint-cooperation of several Danube countries.“

Kende, Istvan, „Hungary and Some Problems of European Cooperation“, in Galtung, *European Cooperation*, S. 309.

⁴² Ort, Alexander, *La Tchécoslovaquie et l'Europe*, *ebenda*, S. 298.

Die gemeinsame Grenze zwischen Österreich und der ČSSR verläuft von der Marchmündung 8 Kilometer weiter stromabwärts. Für die Abwicklung aller wasserbautechnischen Probleme und Maßnahmen am Grenzwasserverlauf March-Donau beschicken die Behörden beider Staaten eine regelmäßig zusammentretende „Gemischte Technische Kommission“ (GTK). Dort brachte die tschechoslowakische Delegation Ende 1955 ein Projekt zur Kenntnis, wonach unterhalb Preßburgs (Bratislava) ein Donauwehr als Wasserfassung für einen Kraftwerks- und Schifffahrtskanal am linken Donauufer in der tschechoslowakisch-ungarischen Grenzstrecke errichtet werden sollte.⁴³

Im Jahre 1956 entschied sich Österreich zur Mitarbeit an diesem Projekt, das in der Folge von einer Technischen Subkommission hinsichtlich der rechtlichen, finanziellen und technischen Fragen überprüft wurde.

Die Bauplanung des Projekts sollte vornehmlich in österreichischer Hand liegen, weil Österreich mit dem Bau der Kraftwerke in Jochenstein (mit der BRD) und Ybbs-Persenbeug bereits praktische Erfahrungen aufweisen konnte.⁴⁴

Die für die Energiewirtschaft zu hohen Baukosten sowie der Bau eines kalorischen Kraftwerks in der Slowakei (gemeinsam mit der UdSSR) führten alsbald dazu, daß die Verhandlungen vertagt und die Projektierungsgruppe Ende 1960 aufgelöst wurde.

Erst 1967 wurde von der tschechoslowakischen Delegation in der Gemischten österreichisch-tschechischen Kommission ein neuer Entwurf vorgelegt; in dem neuen Projekt wurde die Stauhaltung in der March, die beim Bau dieses Kraftwerkes entstehen würde, als „erste Stufe der Kanalisierung zur Oder und Elbe“ betrachtet.⁴⁵ Es liegt daher die Vermutung nahe, daß diese neuerliche Initiative der ČSSR mit der Projektierung des Donau-Oder-Elbekanals in Verbindung stand.

2.3. Ausbau des Donau-Oder-Elbekanals

Bei Behandlung der Beziehungen zwischen der ECE und der DK wurde darauf hingewiesen, daß die 1956 aufgenommenen gegenseitigen Kontakte zu ersten Vorarbeiten hinsichtlich der Schaffung eines einheitlichen europäischen Binnenwasserstraßennetzes geführt haben. Allerdings begann erst 1965 die für den Bau des Donau-Oder-Elbekanals zuständige Arbeitsgruppe der ECE⁴⁶ ihre Arbeit, die sich auf das von der ČSSR-Regierung eingebrachte Projekt stützte. Aufgabe dieser Arbeitsgruppe sollte das Studium der technischen (geologische, wasserbautechnische Fragen) und wirtschaftlichen Fragen (Verkehrserwartung, Einfluß auf die Landwirtschaft durch Bewässerungsanlagen, Finanzierungs- und Investitionsplan) sein.

⁴³ Siehe Partl, Rudolf, „Probleme des weiteren Ausbaues der Donau“, in *Österreichische Osthefte*, Heft 4/1968, S. 227.

⁴⁴ Partl, Rudolf, *ebenda*.

⁴⁵ Partl, Rudolf, *ebenda*, S. 230.

⁴⁶ Comité des transports intérieurs — Sous Comité des transports par voie navigable — Etudes économiques de la liaison Danube—Oder, ECE/W/TRANS/WP 34/42—56.

Der Verlauf des Donau-Oder-Elbekanals sollte von der Donau über die aufgestaute March (Kraftwerk Bratislava-Wolfsthal) zur Oder und dann zur Elbe geführt werden, wobei die Höhenunterschiede von etwa 200 Meter durch Staustufen überwunden werden sollten.⁴⁷

Die Donau-Oder-Elbe-Verbindung hätte folgende Funktionen zu erfüllen:

- a) Schaffung eines leistungsfähigen und billigen Transportweges für den innertschechoslowakischen Gütertransport (was bei der großen West-Ost-Ausdehnung des Landes von großer Bedeutung ist).
- b) Schaffung günstigerer Standortbedingungen für die ČSSR-Industrie, sowohl was die Zulieferung von Rohstoffen (zum Beispiel Erze aus Schweden oder Kriwoj Rog, Kohlen aus Oberschlesien), als auch, was den Export anbetrifft.
- c) Schaffung einer COMECON-Wasserstraße über die Donau-Oder-Elbe-Verbindung, welche Polen, die DDR, die ČSSR, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien verbinden würde.
- d) Schaffung einer besseren und kürzeren Verbindung aus dem Donauraum zu den Nordseehäfen als sie durch die Rhein-Main-Donau-Strecke erschlossen wird, welche länger ist und mehr Schleusenstufen aufweisen würde.⁴⁸
- e) Aufwertung und Ausbau Stettins als wichtiger Exporthafen Osteuropas.

Aus den beschriebenen Aufgaben des Donau-Oder-Elbekanals geht einwandfrei das Interesse der ČSSR, Österreichs, Polens sowie der DDR an den Planungen und an der Durchführung dieses Kanals hervor. Allerdings konnte die DDR, die nicht Mitglied der ECE ist, an diesen Beratungen nicht teilnehmen. Während der Leiter der Donau-Oder-Elbe-Arbeitsgruppe, Dipl.-Ing. Vachuda (Verkehrsministerium, Prag) an den Sitzungen der Rhein-Main-Donau-Arbeitsgruppe teilnahm, nahm Prof. Seiler (Verkehrsministerium, Bonn) als Leiter der Rhein-Main-Donau-Arbeitsgruppe an den Tagungen der Donau-Oder-Elbe-Gruppe als Beobachter teil.

Die Donau-Oder-Elbe-Arbeitsgruppe hielt ihre letzte Sitzung im Dezember 1968 in Wien ab, ein Protokoll ist allerdings über diese Tagung nicht erschienen. Auf der 13. Tagung des Binnenschiffahrtskomitees der ECE in Genf (3. bis 5. Dezember 1969) forderte der Vertreter der ČSSR (Vachuda)

⁴⁷ Siehe den Bericht der DK über die Rhein-Main-Donau- und Donau-Oder-Elbe-Verbindung (CD/SES 29/10) sowie den Bericht von Ing. Vachuda, der am 8. Oktober 1969 als Vortrag vor der Direktorenkonferenz der Mitgliedgesellschaften des Bratislava-Abkommens in Wien gehalten wurde (Publikation des Österreichischen Kanal- und Schiffsverkehrsvereines, Linz, 1969).

⁴⁸ Die Studie *Die Chancen an der Donau* des Österreichischen Institutes für Raumplanung, Wien, 1967, kommt zur Schlußfolgerung, daß der Donau-Oder-Elbe-Kanal ein Entlastungsweg für die Binnenschifffahrt ist, jedoch keine ernsthafte Konkurrenz für den Rhein-Main-Donau-Kanal darstellt. Dieselbe Meinung äußerte Dipl.-Ing. Vachuda vom Verkehrsministerium in Prag anlässlich seines Vortrages in Wien.

die Teilnahme der DDR an der Donau-Oder-Elbe-Arbeitsgruppe, die für deren Arbeit unerlässlich ist.⁴⁹

Österreich und die BRD wiesen in der Folge die Teilnahme der DDR aus politischen Gründen zurück, obwohl sie aus unmittelbar technischen Gründen erforderlich wäre.

Die große Bedeutung des Donau-Oder-Elbekanals für die tschechische Wirtschaft steht außer Zweifel, wobei vorerst die Frage der Beteiligung der DDR an diesem Projekt geklärt werden mußte. Es liegt die Vermutung nahe, daß die ČSSR primär am Ausbau des Donau-Oder-Elbekanals interessiert ist, am Ausbau der Donau selbst jedoch nur in geringerem Maße.⁵⁰

2.4. Errichtung der Sonderstromverwaltung Gabčíkovo-Gönyü (Ungarn-ČSSR)

Im Jahre 1950 wurde auf der dritten Sitzung der DK eine Entscheidung hinsichtlich der „Errichtung einer Sonderstromverwaltung für den Stromabschnitt Rajka-Gönyü (Kilometer 1850 bis 1791), die aus den Vertretern der ČSSR und Ungarns bestehen sollte“, gegen den Willen Jugoslawiens und ohne Teilnahme Österreichs getroffen.⁵¹

Die damalige Entscheidung der DK beruhte auf Annex II der BK, der die Schwierigkeit der Strecke Gabčíkovo-Gönyü (Kilometer 1821 bis 1791) anerkannte und der DK die Entscheidung überließ, ob zu diesem Zweck eine Sonderstromverwaltung gemäß Art. 20 und 21 der BK errichtet werden sollte oder die DK gemäß Art. 4 der BK mit der Finanzierung der Arbeiten betraut werden sollte.⁵² Allerdings hatte die DK 1950 ihre Kompetenzen überschritten, als sie eine Sonderstromverwaltung nicht nur für die Strecke Gabčíkovo-Gönyü, wie im Annex II der BK vorgesehen war, sondern auch für die Strecke Rajka-Gabčíkovo (Kilometer 1850 bis 1821) errichtete. Die Ausdehnung dieser Sonderstromverwaltung auf Rajka-Gabčíkovo wurde von den ungarischen und tschechischen Experten damit begründet, daß die Baggerarbeiten in diesem sandigen Abschnitt nur durch eine Ausdehnung auf die Strecke Rajka-Gabčíkovo sinnvoll wären.⁵³ Nach dieser Entscheidung der DK 1950 wurde die zu errichtende SSV Rajka-Gönyü nicht mehr erwähnt.⁵⁴

⁴⁹ ECE/WP/TRANS/356, Dokument des „Comité des Transports Intérieurs“ der ECE vom 12. Dezember 1969.

Dipl.-Ing. Vachuda verlangte, daß der Vertreter der DDR nicht als bloßer Beobachter, sondern als stimmberechtigter Vertreter seines Landes an dieser Arbeitsgruppe teilnehmen sollte.

⁵⁰ Siehe den Bericht des *Radio Free Europa Research* vom 17. Jänner 1969, „Czechoslovak-Hungarian Hydro-Electric Project in Danube-valley dropped“. (Während ich die Institution „Radio Free Europe“ als Überbleibsel des Kalten Krieges betrachte, zitiere ich diesen Bericht wegen seiner wertvollen Quellenangaben.)

⁵¹ CD/SES 3/29, Entscheidung der DK über die Errichtung einer SSV.

⁵² Siehe Annex II der BK, Anhang.

⁵³ CD/SES 2, S. 155 ff.

⁵⁴ Im Rechenschaftsbericht der DK über das Jahr 1949–1952 wird darauf hingewiesen, daß die Taxen der SSV nur einen Teil der Ausgaben für die erforder-

Erst anläßlich des „Großen Ausbauplanes der Donau“ 1962 wurde festgestellt, daß umfangreiche Regulierungsarbeiten zur Erreichung einer Tiefe von 23 bis 25 dm erforderlich seien und zur Erreichung einer Tiefe von mehr als 25 dm ein Kraftwerk errichtet werden müsse.⁵⁵

Da Ungarn und die ČSSR von der ursprünglichen Idee, ein Kraftwerk in Gabčíkovo und Nagymaros zu bauen, wieder abkamen, sollte die Errichtung dieser Sonderstromverwaltung die finanzielle Bedeckung für die von der DK geforderten Ausbauarbeiten schaffen.⁵⁶

Warum haben jedoch Ungarn und die ČSSR diese Sonderstromverwaltung (SSV) nicht bereits 1951 errichtet, warum haben beide Staaten die Kraftwerksprojekte in Gabčíkovo und Nagymaros wieder aufgegeben?

Die Errichtung der SSV in den fünfziger Jahren stieß auf große wirtschaftliche Schwierigkeiten, da die erforderlichen Regulierungsarbeiten in diesem Abschnitt große Investitionen von Ungarn und der ČSSR verlangt hätten.⁵⁷ Die Energiewirtschaftliche Kommission des RGW plante 1957 den Ausbau dieser Strecke durch die Kraftwerke Gabčíkovo-Nagymaros mit einer Jahresleistung von 900 Megawatt.⁵⁸

Bereits im Oktober 1958 wurde ein Abkommen zwischen Vizepremier Antal Apró (Ungarn) und Vizepremier Karel Polacek (ČSSR) unterzeichnet, das Maßnahmen zur gemeinsamen Nutzung der Donau unter anderem durch die Errichtung des Kraftwerkes Nagymaros vorsah (Népszabadság, 8. Oktober 1968). Auch anläßlich des Besuches János Kádár in Prag im Oktober 1963 wurde die schnellere Durchführung dieses Projekts erörtert.⁵⁹

Der Bericht von Nikolai Faddejew über die „Zusammenarbeit im Rat für Gegenseitige Wirtschaftshilfe“⁶⁰ sagt über den Beitrag des geplanten Kraftwerkes in Nagymaros zum Energiesystem „Frieden“ folgendes: „Die Mitgliedsländer des Rats vereinen ihre Bemühungen beim Bau der Kraftwerke, die an das Energiesystem ‚MIR‘ angeschlossen werden. So wird auch die Wasserbauzentrale Gabčíkovo-Nagymaros von den RGW-Ländern gemeinsam geschaffen. Der erste Damm wird bei Bratislava aufgeführt, unweit von Gabčíkovo wird das erste Wasserkraftwerk erbaut. Diese komplizierte hydrotechnische Anlage wird nach dem Typ der sowjetischen Energiegiganten am Dnjepr, an der Wolga und an der Angara errichtet. Der zweite Damm und das zweite Wasserkraftwerk werden unweit des ungarischen Dorfes Nagymaros erbaut. Diese Wasserbauzentrale wird es ermöglichen, 150.000 Hektar Boden

lichen Verbesserungsarbeiten in diesem Abschnitt decken, der Großteil der Ausgaben jedoch von Ungarn und der ČSSR aufgebracht wird (CD/SES 7/4, S. 471—472).

⁵⁵ „Plan de la première étape des grands travaux sur le Danube“ (CD/SES 20/55, S. 601).

⁵⁶ Gemeinsame Erklärung Ungarns und der ČSSR über den Abschluß eines Vertrages vom 27. Februar 1968 zur Errichtung eines Sonderstromverwaltung für den Abschnitt Rajka-Gönyü (CD/SES 29/RE — 1969/2, Anhang 4).

⁵⁷ Über die Schwierigkeiten Ungarns 1956 zum Ausbau der Donau siehe *oben*, I. Teil 3. Kapitel § 1.3.

⁵⁸ *ebenda*.

⁵⁹ Népszabadság vom 5. Oktober 1963.

⁶⁰ Faddejew, Nikolai, *a. a. O.*, S. 87.

in der ČSSR und mehr als 100.000 Hektar Boden in Ungarn zu bewässern.“ Die Kapazität des Wasserkraftwerkes in Gabčíkovo sollte sich auf 700 Megawatt, das in Nagymaros auf 200 Megawatt belaufen. Schleusen für die Binnenschifffahrt wurden eingeplant. Der Bau sollte 1970 beendet sein, die ČSSR und Ungarn an den Lieferungen der Baustoffe und an der Produktion der Ausrüstungen zu je 50 % beteiligt sein. Bei der Projektierung und dem Bau sollte eine „wesentliche Hilfe“ von seiten der UdSSR kommen.⁶¹

Von offizieller ungarischer Seite wurde immer wieder darauf hingewiesen, daß das so lange vorbereitete Kraftwerksprojekt in diesem Abschnitt schließlich als unwirtschaftlich erkannt wurde und durch ein Atomkraftwerk ersetzt werden sollte.⁶²

Ein Gerücht, das 1968 in tschechischen Zeitungen auftauchte, besagte, daß Präsident Novotný bereits 1965 das Kraftwerksprojekt fallengelassen habe und statt dessen den Bau des Donau-Oderkanals in den kommenden Fünfjahresplan für 1965 bis 1970 einplanen wollte.⁶³

Welche Aktionen hat die DK im Hinblick auf die im Februar 1968 plötzlich gegründete Sonderstromverwaltung unternommen?

Die Errichtung dieser „Donaumaut“ vor den Toren Wiens führte zu einem Sturm der Entrüstung in der österreichischen Presse. Auf der gerade stattfindenden Tagung der Transportminister der DST wurde daher nachdrücklich auf die Folgen von Sondergebühren für die internationale Donauschifffahrt hingewiesen. Schließlich schlug der österreichische Botschafter in Budapest eine „offene und freundschaftliche Diskussion“ über diese Frage vor.⁶⁴

Die 26. Sitzung der DK (12. bis 23. März 1968) hat daher im Hinblick auf eine einvernehmliche Lösung dieses Problems zwischen den DST eine Arbeitsgruppe errichtet, die die technischen, juristischen und wirtschaftlichen Probleme dieser SSV studieren sollte.⁶⁵

Auf den Expertentagungen der DK, die sich seit 1968 mit der Errichtung dieser Sonderstromverwaltung befaßten, wurden folgende Probleme erörtert:

- a) *Juristische Probleme:* während Ungarn und die ČSSR an der Gültigkeit der Entscheidung der DK aus dem Jahre 1950 festhielten, betrachteten Österreich und Jugoslawien die damalige Entscheidung der DK als nichtig, da die DK dabei ihre Kompetenzen überschritten hatte.⁶⁶

Die sowjetische Delegation brachte auf der Expertentagung im September 1969 einen Kompromißvorschlag ein,⁶⁷ demgemäß die Schwierigkeiten der Strecke Gabčíkovo—Gönyü gemäß Annex II der

⁶¹ Faddejew, Nikolai, *ebenda*, S. 87.

⁶² Allerdings sollte Ungarn von der UdSSR die „kritischen Elemente“ für das geplante Atomkraftwerk erhalten.

⁶³ Radio Free Europe, *a. a. O.*

⁶⁴ CD/SES 26, S. 195 und 237 sowie *Austria-Economist* vom 14. und 27. März 1968.

⁶⁵ Der Errichtung dieser Arbeitsgruppe stimmten alle Delegationen zu, eine Entscheidung der DK wurde nicht gefällt (CD/SES 26, S. 237—238, sowie CD/SES 26/34, Punkt 39).

⁶⁶ CD/SES 27/PV — 3, S. 217—221, sowie CD/SES 29/RE — 1969/2.

⁶⁷ Anhang 7 zu CD/SES 29/RE — 1969/2.

BK und die Strecke Rajka—Gabcikovo gemäß Art. 4 oder 34 der BK behandelt werden sollten.

In einer darauffolgenden gemeinsamen Erklärung vom 10. März 1970 schränkten Ungarn und die ČSSR den Wirkungsbereich der Sonderstromverwaltung auf die Strecke Gabcikovo—Gönyü ein.⁶⁸

In der Folge drängte die UdSSR auf eine baldige Entscheidung der DK, in welcher Form der Ausbau dieser Strecke gewährleistet werden sollte.

- b) *Wirtschaftliche Probleme*: auf Grund der Einführung neuer Taxen auf der Donau durch die SSV Gabcikovo—Gönyü wurden die bisherigen Kosten der Schifffahrt verändert. Der österreichische Delegierte schlug daher in diesem Zusammenhang vor, die „Rentabilität der Donauschifffahrt“ zu überprüfen,⁶⁹ da das derzeitige finanzielle Gleichgewicht der Donau durch die geplanten Sondergebühren⁷⁰ gestört werde.

Vor allem haben Ungarn und die ČSSR anlässlich der Behandlung des „Großen Ausbauplanes der Donau“ die Erforderlichkeit eines besonderen Regimes in diesem Abschnitt verneint, und die Empfehlungen der DK zur Erreichung der erforderlichen Tiefen von zuerst 20 dm und zum Schluß 35 dm angenommen. Auf Grund der einheitlichen Annahme des großen Ausbauplanes der Donau, hat Österreich seinen Abschnitt aus eigenen Mitteln ausgebaut. Der Hinweis der ungarisch-tschechischen Funktionäre, daß der Ausbau der Strecke Gabcikovo—Gönyü „anerkannt schwierig“ sei, wurde von der österreichischen Delegation bezweifelt.⁷¹

Auf der 30. Sitzung der DK erklärten die Vertreter der ČSSR und Ungarns auf Grund des Widerstandes von seiten der restlichen DST, daß sie die Errichtung der genannten Sonderstromverwaltung auf unbestimmte Zeit vertagen.⁷² Vielleicht ließe sich eine Lösung durch den Bau eines Kraftwerkes finden, das — wie im Falle des Eisernen Tores — von den anderen Staaten mitfinanziert wird.⁷³

2.5. Krankenversorgung der Donauschiffer

Ein weiteres Beispiel der technischen Zusammenarbeit auf der Donau ist die Vereinbarung zwischen Ungarn und Österreich über die gegenseitige Krankenversorgung der Donauschiffer: „Im Sinne dieser Vereinbarungen wird den auf ungarischem Gebiet weilenden österreichischen Schiffen und deren

⁶⁸ Annex 1 zum Dokument CD/SES 28/25.

⁶⁹ Intervention der österreichischen Delegation auf der Expertentagung im Herbst 1969 (CD/SES 29 — RE — 1969/2, Anhang 3).

⁷⁰ Wenn auch von den durchfahrenden Schiffen seit Februar 1968 kein Geld bezahlt wurde, wurden die entsprechenden Schifffahrtsgesellschaften mit einer Quittung belastet, deren Bezahlung bis zu einer Entscheidung der DK noch aussteht.

⁷¹ CD/SES 29 — RE/1969-2, Anhang 2.

⁷² CD/SES 30/24, Mai 1972.

⁷³ Diese Lösungsmöglichkeit wurde vom tschechischen Experten, Prof. Danisovic, auf dem Energiewirtschaftlichen Symposium der ECE in Madrid, Oktober 1969, vertreten. MAD/SYMP/EP/A. 4 vom 18. Juni 1969.

Familienmitgliedern hier Krankenversorgung zuteil, während die auf österreichischen Gewässern fahrenden Ungarn in Österreich Krankenversorgung erhalten. Obwohl die Vereinbarung verhältnismäßig nicht viele Menschen berührt, ist sie doch bedeutend, weil sie einen alten Wunsch der Schiffahrer der zwei Länder befriedigt und in der Sozialversicherung die Wiederaufnahme der Zusammenarbeit zwischen den zwei Ländern bedeutet. Ungarischerseits wurde die Meinung geäußert, es sei möglich, daß dieses Zusammenwirken auf dem Gebiete der Sozialversicherung später auch auf andere Schichten erstreckt wird.“ Diese Vereinbarung wurde zwischen dem Leiter der Hauptdirektion für Sozialversicherung der ungarischen Gewerkschaften und dem Vorsitzenden der Wiener Gebietskrankenkasse unterzeichnet.⁷⁴

Zwischenstaatliche Abkommen über die Sozialversicherung der Donauschiffer sind auf Grund des Schifffahrtsbetriebes unbedingt erforderlich. Vor allem Österreich und die BRD haben Schwierigkeiten, die erforderliche Anzahl von Matrosen für ihre Schiffe zu finden, die nach Abschluß von Sozialversicherungsabkommen aus den sozialistischen DST leichter rekrutiert werden könnten. Die DK könnte entsprechende Richtlinien dafür ausarbeiten. Die gemeinsame Ausbildung der Matrosen ist ein weiteres Anliegen, das vom Sekretariat der DK ins Auge gefaßt wird und für das die DK entsprechende Regelungen erlassen könnte.⁷⁵

3. Die Mitarbeit der Bundesrepublik Deutschland in der Donaukommission

3.1. Politische Probleme

In der BK des Jahres 1948 wurde nichts über den Beitritt der BRD gesagt, wohl aber wurde der Geltungsbereich der Konvention für die Donau von Ulm bis zur Einmündung ins Schwarze Meer festgelegt. Ebenso bestimmt Art. 5 der Konvention, daß die Kommission aus den Vertretern der DST besteht. Dies weist darauf hin, daß die Signatarstaaten der BK wohl an eine spätere Regelung mit „Deutschland“ gedacht haben. Die 1949 entstandene BRD nahm zum erstenmal 1957 an der 15. Sitzung der Kommission als Beobachter teil. In der Folge wurden zahlreiche Schifffahrtsverträge zwischen der BRD und den sozialistischen Staaten abgeschlossen, wobei vor allem die Verträge vom 14. Juni 1957 und vom 28. Oktober 1958 mit der UdSSR zu erwähnen sind. Während Österreich 1960 Vollmitglied der DK wurde — Voraussetzung dazu war der Abschluß des österreichischen Staatsvertrages — so blieb die BRD weiter Beobachter bei den Plenarsitzungen und Arbeitsgruppen der DK.⁷⁶

⁷⁴ Quelle: MTI, Budapest, 3. Juni 1969.

⁷⁵ Diese Anregung stammt vom Chefjuristen der DK, Dr. Ivany. (Gespräch mit mir im September 1970.)

⁷⁶ Der Beitritt Österreichs wirkte sich präjudizierend auf die Haltung der BRD zur Donaukommission aus. Das Festhalten der BRD an der Donaukonvention 1921 sowie die Abneigung der damaligen „Besatzungsmacht“ USA gegen die Belgrader Konvention wurde dadurch unrealistisch. Allerdings besaß die BRD — zum Unter-

In der Praxis besteht jedoch kein Unterschied zwischen der BRD und anderen Mitgliedern der DK, sofern es die Mitarbeit in dieser Kommission betrifft. Natürlich zahlt die BRD keine Beiträge an die DK und nimmt auch nicht an den Abstimmungen der Kommission teil. (Von der Expertengruppe über die Reorganisierung des Sekretariates der DK war die BRD allerdings ausgeschlossen.) Die seit 1965 einsetzenden Expertengespräche der ECE in Genf bezüglich des Rhein-Main-Donaukanals haben die BRD gedrängt, von sich aus einen weiteren Schritt zu unternehmen;⁷⁷

So hat sich der Deutsche Bundestag am 12. Mai 1965 für den Beitritt der BRD zur DK ausgesprochen. Damals wurden bereits die für den „Vollzug dieses Beschlusses erforderlichen Verhandlungen“ aufgenommen.⁷⁸

In der Folge wurde 1966 ein Vertrag zwischen der BRD und dem Lande Bayern abgeschlossen, der den Baubeschluß für die Fertigstellung der letzten Teilstrecke der Rhein-Main-Donau-Verbindung enthält.⁷⁹

Während von seiten der UdSSR und auch Jugoslawiens großes Interesse am Beitritt der BRD zur Kommission besteht, spielte Österreich dabei eine gewisse „Vermittlerrolle“:

Anläßlich des Besuches des deutschen Bundeskanzlers Kiesinger beim österreichischen Bundeskanzler Dr. Klaus in Wien wurden die Fragen der EWG und der Ostkontakte besprochen. Während Kiesinger betonte, daß die „BRD nach wie vor die Absicht habe, die österreichischen Wünsche bezüglich der EWG-Frage zu unterstützen“, hob Klaus seinerseits „die Vermittlerrolle Österreichs“ hervor: „Sein Land sei gerne bereit, diese Funktion zu übernehmen und werde unter anderem darauf hinarbeiten, daß auch die BRD als letzter Donaustaat Vollmitglied der DK werde.“⁸⁰

Schließlich erklärten sich im Januar 1970 alle Mitglieder der DK einverstanden, in Beitrittsverhandlungen mit der BRD zu treten. Sie teilten dies — als letzte die UdSSR — in diplomatischen Noten der jugoslawischen Regierung als Depositarstaat der BK mit.

Es steht zu erwarten, daß ein tatsächlicher Beitritt der BRD nach der Ratifizierung des Moskauer Vertrages zwischen der BRD und der UdSSR sowie nach dem erfolgreichen Abschluß der Berlin-Verhandlungen der vier

schied von Österreich — zu den meisten sozialistischen Staaten keine diplomatischen Beziehungen; siehe Rau, Karl, „Deutschland und die Donaukonvention von 1948“, *Außenpolitik*, S. 516—524.

⁷⁷ Der stärkste Druck auf Bonn hinsichtlich des Beitrittes der BRD zur DK erfolgte von Bayern, das sich durch den Rhein-Main-Donau-Kanal und den Ausbau der Region Nürnberg—Regensburg entsprechende wirtschaftliche Vorteile erwartet.

Karl Rau schlug 1960 den Beitritt Bayerns zur DK vor, falls Bonn die Wiedervereinigung Deutschlands als Vorbedingung für den Beitritt zur DK machen sollte; Rau, Karl, *ebenda*.

⁷⁸ Zum Bundestagsbeschuß siehe Urschlechter, Andreas, *Donauraum als wirtschaftliche Realität*, Donaueuropäisches Institut Wien, 1965, S. 35—37.

⁷⁹ CD/SES 29/10, S. 2.

⁸⁰ Siehe *Die Presse* vom 29. und 30. März sowie die *NZZ* vom 30. März 1969, Nr. 197, S. 2. Anläßlich der Reorganisation der DK erwähnte der österreichische Delegierte das Interesse der BRD, an deren Arbeiten als Vollmitglied teilzunehmen (CD/SES 23, S. 5).

Großmächte keine weiteren Schwierigkeiten mehr bilden wird.⁸¹ Es wäre allerdings denkbar, daß die BRD anläßlich des Beitrittes zur DK gewisse Konzessionen von seiten der sozialistischen DST bei Benützung des Rhein-Main-Donaukanals und des Rheins verlangt.⁸²

3.2. Rhein-Main-Donaukanal

Während der Ausbau des Rhein-Main-Donaukanals und der damit gegebene Anschluß der Rheinschifffahrt an die Donauschifffahrt der Angelpunkt für die Teilnahme der BRD an den Arbeiten der DK ist, hat die BRD durch den Ausbau des Kraftwerkes Jochenstein (mit Österreich)⁸³ sowie durch den Beitritt des Bayrischen Lloyd zur Organisation des Bratislava-Abkommens⁸⁴ weitere Schritte zur Zusammenarbeit auf der Donau gesetzt.

Seit der 16. Sitzung⁸⁵ der DK wurden alle Maßnahmen der DK (Vereinheitlichung der Signalanlagen, Ausbau der Donau, Verbesserung der Schifffahrtstechnik der Donauflotten) im Hinblick auf die 1981 fertiggestellte Verbindung zwischen dem Rhein und der Donau getroffen.

Das Interesse der BRD und vor allem Bayerns an diesem Kanal ist durch die wirtschaftliche Entwicklung der Region Nürnberg-Regensburg-Passau sowie durch die dadurch erleichterten wirtschaftlichen Beziehungen der BRD mit dem südosteuropäischen Raum begründet.⁸⁶

Der Rhein-Main-Donaukanal ist jene Schiene, die den Raum des Gemeinsamen Marktes (EWG), den der neutralen Staaten (Österreich und das „blockfreie“ Jugoslawien) sowie den Raum des RGW als Binnenschifffahrtsweg verbindet.

Wie bereits erwähnt wurde, nahmen an der Ausarbeitung der Rhein-Main-Donau-Studie in der ECE nicht nur die Vertreter der Rhein- und der Donaustaaten, sondern auch der Transportdirektor der EWG sowie die Vertreter der DK teil.⁸⁷

⁸¹ Die BRD verlangte, daß anläßlich der Unterzeichnung der BK die BRD und das „Land Berlin“ von den Mitgliedstaaten der DK anerkannt werde. Nach Unterzeichnung der Viermächtevereinbarung über Berlin vom 3. September 1971 bietet dieser Punkt keine weiteren Schwierigkeiten mehr.

⁸² Zum Beispiel die Anerkennung des Kanals als rein deutschen Kanal mit dem Recht der Überprüfung der durchfahrenden Schiffe durch die deutschen Behörden usw.

⁸³ Vertrag vom 13. Februar 1952 zwischen der BRD und Österreich. *UN-Legal Series*, ST/LEG/SER/B/12. Vertragspartner sind die Rhein-Main-Donau-AG in München und die Österreichische Elektrizitätswirtschafts-AG in Wien, die sich die Aktienanteile teilen.

⁸⁴ Im Bratislava-Abkommen arbeiten Österreich und die BRD eng zusammen. Ein Abkommen zwischen beiden Staaten aus dem Jahre 1945 teilt 70% der Transportanteile Österreich und 30% der Transporte der BRD zu. Gleichzeitig erhielt Österreich einen günstigen Frachttarif „via Deutsche Bundesbahn“ zu den deutschen Nordseehäfen (= Deutsch-Österreichischer Seehafen-Donau-Umschlagtarif, DÜSDU).

⁸⁵ CD/SES 16, S. 214.

⁸⁶ Siehe die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Rhein- und der Donau-region, *unten*, II. Teil 2. Kapitel § 2.5.

⁸⁷ Vgl. *oben*, I. Teil 3. Kapitel § 3.2.

Die 1. Sitzung dieser Arbeitsgruppe zum Studium der wirtschaftlichen Probleme der Rhein-Main-Donau-Verbindung fand am 16. und 17. März 1965 in München statt. Teilnehmer waren die Vertreter Österreichs (Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie sowie das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft), Ungarns (Verkehrsministerium und Direktion für die Wasserstraßen) sowie der BRD (Prof. E. Seiler vom Verkehrsministerium; Direktionen für Wasser und Schifffahrt in Würzburg und in Regensburg; Rhein-Main-Donau-AG).

Als Präsident dieser Arbeitsgruppe wurde Prof. Seiler vom Verkehrsministerium in Bonn gewählt. Auf der 1. Sitzung wurde vor allem der Arbeitsplan für die kommenden Sitzungen besprochen. Der Bericht der Rhein-Main-Donau-AG. über die Durchführung der Bauarbeiten im Kanalabschnitt diente dabei als Arbeitsgrundlage. Die Erfassung des zu erwartenden Verkehrsvolumens auf der Strecke des Rhein-Main-Donaukanalstückes sollte die Grundlage für die weiteren wirtschaftlichen Berechnungen darstellen. Die Rhein-Main-Donau-AG. errichtete zu diesem Zweck ein eigenes wissenschaftliches Büro, das unter der Leitung des Verkehrsexperten Prof. Förster stand.

Die politischen Probleme, die durch den Bau dieses Kanals verursacht werden könnten, sollten vorerst ausgeklammert werden.⁸⁸

Auf der 3. Sitzung der Rhein-Main-Donau-Arbeitsgruppe nahm bereits der Leiter der Donau-Oder-Elbe-Arbeitsgruppe als Beobachter teil. Dadurch war in der Rhein-Main-Donau-Arbeitsgruppe indirekt auch die ČSSR und Polen vertreten, allerdings nicht die DDR, die bekanntlich nicht Mitglied der Donau-Oder-Elbe-Arbeitsgruppe ist. Umgekehrt jedoch war die BRD durch den Vertreter der Rhein-Main-Donau-Arbeitsgruppe, Prof. Seiler, als Beobachter bei der Donau-Oder-Elbe-Gruppe vertreten, wodurch eine gewisse Diskrimination der DDR entstand.

Im Rahmen der weiteren Arbeiten an diesem Projekt wurde der Teilnehmerkreis vergrößert: so nahmen auf der 6. Sitzung dieser Arbeitsgruppe in Budapest im November 1968 Vertreter Rumäniens (NAVROM), Jugoslawiens (Jugoslawische Donauschifffahrt und „Institut fédéral de l'entretien des voies navigables“) sowie der DK (Vizedirektor, Leiter der nautischen Abteilung, Chefjurist und zwei Techniker) teil. Die Delegation Österreichs, der BRD und Ungarns wurden zur 6. Sitzung ebenfalls verstärkt: während an der 1. Sitzung der Rhein-Main-Donau-Arbeitsgruppe nur 13 Personen teilnahmen, so waren es 1968 bereits 35 Personen. Ein Teil der Delegation der BRD, die an dieser Arbeitsgruppe teilgenommen hat, nahm auch als Experten an den diversen Tagungen der DK teil.

Auf der 7. Sitzung dieser Arbeitsgruppe im April 1969 konnte von

⁸⁸ „Quant aux problèmes politiques ils n'ont pas à être pris en considération. De plus, il sera admis que les pays reliés par la voie de grande navigation du Rhin-Main-Danube ne voient pas leurs libre échanges de marchandises gênés par des interventions politiques.“

ECE/W/TRANS/WP 34/34, S. 4, Punkt 10/3.

Prof. Seiler ein fertiger Bericht vorgelegt werden.⁸⁹ Dieser Bericht wurde in Kurzform der „Arbeitsgruppe für den Ausbau der Wasserstraßen“ der ECE vorgelegt und von dieser approbiert. Ende 1970 wurde der gesamte 250 Seiten umfassende deutsche Text sowie eine englische Übersetzung von dieser Experten-
gruppe genehmigt.

Auf der 29. Sitzung der DK im März 1971 wurde dieser ECE-Bericht innerhalb der DK diskutiert und entsprechende Maßnahmen hinsichtlich der Vereinheitlichung der Schifffahrtsregeln, der hydrometeorologischer Dienste, der Gebühren und der Schifffahrtsregeln auf dem Rhein und der Donau angeregt.⁹⁰

⁸⁹ *Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Verbindung — Studie der Berichtergruppe der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) in Genf, München, 1969, 250 Seiten.*

⁹⁰ „Informations sur les liaisons Rhin-Main-Danube, Danube-Oder-Elbe“ (CD/SES 29/10.

ZWEITER TEIL: STRUKTUR UND AUFGABEN DER DONAUKOMMISSION

1. Kapitel

Die Struktur der Donaukommission

Während im ersten Teil der Arbeit die Beziehungen der DST in der DK in der Zeit von 1945 bis 1971 untersucht wurden, so wird im vorliegenden Kapitel der Entscheidungsprozeß innerhalb der Kommission im Detail behandelt und konkrete Beispiele herausgegriffen. Weiters wird hier die Frage behandelt, in welcher Form die Konflikte im funktional begrenzten System der DST gelöst werden und welche Maßnahmen die DST ergreifen, um dieses System im Gleichgewicht zu erhalten.

Unter den „Entscheidungen“ der DST in der Kommission werden alle jene Maßnahmen der DST verstanden, die diese zur Lösung eines Problems ergreifen.¹ Die Lösung eines Problems kann in der DK durch Abstimmung erfolgen oder auch durch Nichtbehandlung.²

Von besonderer Bedeutung für den Entscheidungsprozeß ist der Rang der Entscheidungsorgane (Diplomat — Expert, Großmacht — Kleinstaat), deren Verbindung untereinander sowie die Stadien der Entscheidung.³

Die Faktoren, die die Entscheidung in den verschiedenen Stadien (Ursprung — Suchen nach Mehrstimmigkeit bzw. „Einstimmigkeit“ — Formulierung der Entscheidung — Durchführung der Entscheidung) beeinflussen, können auf jeder Stufe der Entscheidung verschieden sein.⁴

¹ „Decisions are acts by which a formally organized or informal body chooses a solution to a given problem. A decision may lead to action or may simply be the expression of a refusal to undertake any action“, *Remarks on the Study of Decision-making in International Organizations*, Conference on the scientific approach to the study of international relations, European Centre of the Carnegie Endowment for International Peace, Genf, Jänner 1970, Bericht von J. Siotis, S. 4.

² Zum Beispiel über die Verbindung der DK zum RGW wurde niemals abgestimmt, sondern diese wurde ohne weitere Erklärung abgebrochen.

³ Hier zeigt sich allerdings die Begrenztheit dieser Untersuchung, da die Beteiligung von Gruppen oder Einzelindividuen — soweit sie nicht Diplomaten oder Experten sind — nicht ins Auge gefaßt wurde, wie zum Beispiel der Protest einzelner Ortschaften in der Wachau (Österreich) gegen den Ausbau der Donau aus Gründen der Landschaftserhaltung.

⁴ Siotis, Jean, *Remarks on the Study of Decisionmaking*, a. a. O., S. 4.

Im Falle der DK ist der Inhalt der Entscheidung von besonderer Bedeutung, nämlich, inwieweit eine Entscheidung mit der Funktion, der Struktur und den Aufgaben der DK konform ist.⁵

Da die Angelegenheiten der Donauschiffahrt und des Ausbaues der Donau — trotz ihres technischen Charakters — von ihrem politischen Zusammenhang nicht getrennt werden können, so besitzt die Studie über den Entscheidungsprozeß in der DK über die Angelegenheiten der Donauschiffahrt hinaus große Bedeutung; vor allem gibt sie eine Antwort auf die Frage, wie die Probleme im Donauraum zwischen den DST in den verschiedenen wirtschaftlichen und politischen Bereichen gelöst werden können.

1. Entscheidungsorgane der Donaukommission

Während die EDK gemäß der PK von 1921 aus den Vertretern Frankreichs, Großbritanniens, Italiens und Rumäniens bestand — also aus drei Nichtuferstaaten und bloß einem Uferstaat —, so sieht die BK die alleinige Beteiligung durch die Uferstaaten vor. Die DK ähnelt dadurch der IDK, welche die Teilnahme aller Uferstaaten — allerdings gleichzeitig mit den Nichtuferstaaten, die in der EDK vertreten waren — vorsah (Art. 8 der PK).

Art. 5 der BK bestimmt: „Es wird eine DK gebildet, im folgenden als Kommission bezeichnet; sie setzt sich aus Vertretern der DST zusammen, und zwar so, daß jeder dieser Staaten einen Vertreter entsendet.“

Es handelt sich bei der DK grundsätzlich nicht um ein supranationales Organ,⁶ das von den Uferstaaten unabhängige Entscheidungen trifft, sondern vielmehr um ein beratendes und koordinierendes Organ der Uferstaaten. Der sowjetische Außenminister Wyschinski erklärte auf der Belgrader Konferenz im Juli 1948 zur Struktur der DK: „Wir gehen von einem anderen Prinzip aus, nämlich vom Prinzip, daß die Donaustaaten für alle Fragen der Donauschiffahrt zuständig sind und die Donaukommission nicht ein absoluter Herrscher über die Donau, sondern ein bloßes Koordinationszentrum sein soll. Die Kommission soll es ermöglichen, Meinungsverschiedenheiten und Gegensätze bei der Regelung der Schiffahrt, den Polizeivorschriften und den Sanitätsvorschriften, die von den Donaustaaten im Hinblick auf eine einheitliche Regelung geschaffen werden, zu verhindern.“⁷

Während es die BK unterläßt, genauere Details hinsichtlich der Struktur der DK, seines Sekretariates und der diesbezüglichen Geschäftsregeln zu erwähnen, so haben sich im Laufe der Tätigkeit der DK einzelne Organe und entsprechende Regeln herausgebildet. Es handelt sich dabei um folgende Organe:

- a) Die „*Ständigen Vertreter*“ der Uferstaaten, die unter sich den Präsidenten, Vizepräsidenten und Sekretär der DK wählen. Sie bilden das eigentliche Leitungsorgan der DK.

⁵ Hier soll an alle jene „Entscheidungen“ erinnert werden, in denen Jugoslawien und Rumänien der DK eine „Kompetenzüberschreitung“ vorwarfen.

⁶ Allerdings finden sich supranationale Elemente in der DK, wie zum Beispiel der Mehrheitsbeschluß; siehe näher darüber unten, II. Teil 1. Kapitel § 2.1.

⁷ *Protokoll der Belgrader Konferenz*, S. 191.

- b) Die *jährliche Plenar-Sitzung der DK*, an der die ständigen Repräsentanten der Uferstaaten und deren diplomatische Vertreter sowie die Vertreter der Fachressorts (Wirtschafts- und Verkehrsministerium) teilnehmen. Sie entspricht der jährlichen Vollversammlung einer internationalen Organisation.
- c) Die *Arbeits- und Expertengruppen*, die auf der jährlichen Sitzung der DK ins Leben gerufen werden. Sie setzen die Arbeit der Vollversammlung in kleinen Gruppen während der Plenartagung bzw. während des Jahres bis zur nächsten Plenartagung fort.
- d) Das *Sekretariat der DK*. Es stellt das eigentliche Verwaltungsorgan der DK dar.
- e) Die *Schiedskommission*. Sie wurde praktisch nie ins Leben gerufen.⁸

1.1. Die „Ständigen Vertreter“ bei der Donaukommission

Obwohl bei den Plenartagungen der DK jedes Land durch eine mitunter bis zu 15 Mitgliedern umfassende Delegation von Beratern und Experten vertreten ist, konzentriert sich dennoch die ganze Vertretungs- und Entscheidungsgewalt auf die Ständigen Vertreter der Uferstaaten bei der DK. Diese sind allein stimmberechtigt und können sich nur durch einen mit eigener Vollmacht des Außenministers versehenen Stellvertreter vertreten lassen. Sie haben stets Botschafterrang und setzen sich meistens aus den in Ungarn akkreditierten Chefs der diplomatischen Missionen ihres Landes zusammen. Im Laufe der Zeit hat sich die Übung herausgebildet, daß die Ständigen Vertreter einen Tag vor der Plenarsitzung in den Räumen der DK in Budapest zusammentreffen, um die politischen und für den allgemeinen Verlauf der Arbeiten der DK wichtigen Fragen zu besprechen.

Pfusterschmid-Hardenstein, der eine genauere Analyse der verschiedenen Organe der DK vornimmt, stellt bezüglich dieser Ständigen Vertreter bei der DK fest, daß diese in ihrer Organisation den Ständigen Vertretern der sechs Mitgliedstaaten bei den europäischen Gemeinschaften ähnlich sind.⁹ Die ständigen Vertreter (in der Folge abgekürzt mit STV) pflegen auch außerhalb der Plenarsitzungen einen informellen Kontakt, um entscheidende Fragen, die in den technischen Organen der DK erörtert wurden, nochmals auf einer politischen Ebene zu besprechen und einen Ausgleich der politischen Interessen jedes Landes zu suchen. Falls zum Beispiel eine Frage in einer Expertengruppe nicht gelöst werden kann, so wird die Frage zur weiteren Behandlung den Botschaftern (STV) überlassen. Da die STV bei der DK mit zahlreichen anderen Aufgaben außerhalb der DK betraut sind — sie sind gleichzeitig Botschafter ihres Landes bei der Volksrepublik Ungarn und haben damit zahlreiche bilaterale Fragen zwischen ihrem Heimatland und der VR Ungarn zu bearbeiten —, handelt es sich hier vielmehr um jenen Personenkreis, der die

⁸ Siehe die Übersichtstabelle über die Organisation der DK, Tabelle 2.

⁹ Pfusterschmid-Hardenstein, Heinrich, *Die Donaukommission als ein Instrument der Zusammenarbeit im Donauraum. Mitteilungsblätter des Deutschen Kanal- und Schiffsverkehrsvereins*, Juni 1970, Nr. 5, S. 16.

politische Führung der DK bestimmt und nicht sämtliche technischen Details der DK kennt.

Die Botschafter der Uferstaaten werden daher von fachkundigen Beamten des Außen-, Transport- oder des Wirtschaftsministeriums in ihrer Arbeit unterstützt.

Zu diesem fachlich qualifizierten Personenkreis, der zumeist aus Juristen oder Wirtschaftsfachleuten besteht, treten noch zusätzliche technische Berater, die sich mit den Fragen der Nautik, Hydrometeorologie usw. befassen. Diese letzteren sind Kapitäne der Donauschiffahrtsgesellschaften, Ingenieure, Abteilungsleiter in den Verkehrsministerien usw.

Pflegen die Botschafter der DST während des Jahres — außerhalb der Plenartagungen der DK — eine besonders intensive Zusammenarbeit? Da die DK nicht die wichtigste Form der Zusammenarbeit im Donauraum darstellt — wohl jedoch die sichtbarste — so bezieht die DK nur einen Teil der Tätigkeit der in Budapest akkreditierten Botschafter auf sich. Auf Grund der Zusammenarbeit der Botschafter der DST in der DK entsteht kein andauerndes Gesprächsforum, das die Arbeit der Botschafter vollkommen absorbieren würde.

Bei Behandlung schwieriger Fragen (zum Beispiel die Beratung über den Bau und die Finanzierung des ETK sowie über die Einhebung einer Sondergebühr im Stromabschnitt Rajka-Gönyü) kommt es zu *ad hoc* Konsultationen der Botschafter, um den Expertengruppen, die während des Arbeitsjahres tagen, Richtlinien für ihre Weiterarbeit zu geben.

In dieser Hinsicht können wir Emil Hoffmann zustimmen, wenn er erklärt, daß die „Donaukommission zur entscheidenden Plattform aller kooperativen Bestrebungen im Donauraum geworden ist.“¹⁰

Da innerhalb des Leitungsgremiums der DK bestimmte Posten (Präsident, Vizepräsident und Sekretär) vorgesehen sind, sollen diese in der Folge genauer beschrieben werden.

Wahl zu den Posten des Präsidenten, Vizepräsidenten und Sekretärs der Donaukommission

Art. 6 der BK sieht die Wahl zu diesen Posten, die für die Dauer von drei Jahren eingenommen werden, durch die Botschafter der Uferstaaten vor. Dazu wird im § 7 der Geschäftsordnung¹¹ bestimmt, daß die Wahl unter einfacher Mehrheit der anwesenden Mitglieder erfolgt. Eine sehr wichtige Bestimmung des § 8 der Geschäftsordnung ist die Forderung, daß die Wahl zu diesen Posten turnusmäßig zu erfolgen hat. Damit ist gemeint, daß diese

¹⁰ Hoffmann, Emil, „Wirtschaftskooperation im Donauraum“, *Donauraum — gestern — heute — morgen*, Band 5, Schriftenreihe des Europahauses, Wien, 1967, S. 42.

¹¹ „*Règles de Procédure de la Commission du Danube*“, vom 26. März 1971, Dok. CD/SES 29/28; i. d. Folge mit „*Geschäftsordnung*“ bezeichnet (während diese Geschäftsordnung zum erstenmal 1949 erlassen wurde — gegen den Protest Jugoslawiens —, wurde diese in der Folge im Juli und Dezember 1953 sowie im Jänner 1958 abgeändert; eine endgültige Neuordnung erfolgte 1971).

Vgl. die deutsche Übersetzung der Geschäftsordnung (GO) im Anhang.

drei Posten nicht von einem Staat während mehrerer Funktionsperioden gehalten werden dürfen, sondern alle drei Jahre einem anderen Staat zufallen. Diese Bestimmung war 1949 in der ersten Geschäftsordnung nicht enthalten, und wurde erst durch einen jahrelangen Kampf der jugoslawischen Delegation errungen.¹²

Aufgaben des Präsidenten, Vizepräsidenten und Sekretärs

Laut § 9 der Geschäftsordnung leitet der Präsident die Debatten in den Sitzungen, er repräsentiert die DK gemeinsam mit dem Sekretär nach außen und übt eine allgemeine Aufsicht über die Arbeiten des Sekretariats der DK aus. Bei Verhinderung des Präsidenten führt der Vizepräsident dessen Arbeiten aus, bei dessen Verhinderung wiederum der Sekretär (§ 10, Geschäftsordnung).

Die Führung der Geschäfte der DK obliegt dem Sekretär gemeinsam mit dem Präsidenten der DK, die das Budget und den Arbeitsplan der DK zur Approbation vorlegen. Sie können gleichfalls vor jeder ordentlichen Sitzung der DK entsprechende Vorschläge für die weiteren Arbeiten der DK einbringen (§ 11, Geschäftsordnung).

Die Korrespondenz der DK mit den Regierungen der DST sowie mit den internationalen Organisationen benötigt die Unterschrift des Präsidenten oder Vizepräsidenten und Sekretärs der DK. Die restliche Korrespondenz wird vom Direktor des Sekretariats oder seinen Stellvertretern erledigt (§ 13, Geschäftsordnung).

Es soll darauf hingewiesen werden, daß in den ersten Jahren des Bestehens der DK die Stellung des Sekretärs die wichtigste in der ganzen DK war: laut der Geschäftsordnung des Jahres 1949 war der Sekretär der DK gleichzeitig Repräsentant der UdSSR und Leiter des Sekretariats der DK. Dadurch konnte die UdSSR einen starken Einfluß auf die Geschicke der DK nehmen. Erst 1953 wurden die Funktionen des Sekretärs der DK von denen des Direktors des Sekretariats getrennt.¹³

Eine weitere Funktion kommt dem Präsidenten der DK hinsichtlich der Ernennung der Funktionäre zu: während der Direktor und seine Stellvertreter von den STV nominell bestimmt werden (Art. 42, Geschäftsordnung), werden die restlichen Funktionäre des Sekretariats der DK vom Präsidenten und dem Sekretär — nach vorhergehender Beratung mit dem Direktor — ernannt (Art. 43, Geschäftsordnung).

1.2. Plenartagungen der Donaukommission

Art. 1 der Geschäftsordnung bestimmt, daß sich die DK *einmal jährlich* zur *ordentlichen Sitzung* zusammenfindet, außer wenn anders beschlossen wird.¹⁴

Eine *außerordentliche Sitzung* der DK kann durch den Präsidenten einberufen werden, wenn die DK die Zustimmung gibt, oder wenn mindestens

¹² oben, I. Teil 2. Kapitel § 3.2.1.

¹³ ebenda.

¹⁴ Art. 1 GO, 1971. Die frühere Vorschrift, daß die Plenarsitzung im Jänner stattzufinden hat, wurde am 26. März 1971 wieder aufgehoben.

drei Mitglieder dies verlangen. Auch der Präsident selbst kann in dringenden Fällen eine außerordentliche Sitzung einberufen.¹⁵ Formal genügt es, wenn ein Mitglied die Einberufung einer außerordentlichen Sitzung verlangt und der Präsident schriftlich die Zustimmung der anderen Mitglieder fordert. Falls zwei weitere Mitglieder der Einberufung dieser außerordentlichen Sitzung zustimmen, so kann diese stattfinden.¹⁶

Während zu Beginn der Tätigkeit der DK jedes halbe Jahr eine Sitzung stattfand, so wurde auf der 16. Sitzung der DK die Verlagerung der Tätigkeit der DK in die diversen Arbeits- und Expertengruppen festgelegt. Gleichzeitig wurde vom damaligen Präsidenten der DK, Dr. Endre Sik, darauf hingewiesen, daß die Tätigkeit der DK sich in Zukunft immer mehr auf die Experten stützen wird.¹⁷

Die Gründe für die Verlagerung der Tätigkeit der Plenartagung in die Arbeitsgruppen sollen bei Besprechung der Arbeits- und Expertengruppen genauer beleuchtet werden.

Die Delegationen der Uferstaaten

Hier stellt sich die Frage, aus welchem Personenkreis die Delegierten eines Uferstaates zusammengesetzt ist und welchen nationalen Interessengruppen deren Mitglieder angehören. Weiters soll nach der Entwicklung dieser Delegation seit Bestehen der Kommission gefragt werden. Eine kurze Übersicht über die auf der 28. Tagung der DK (1970) vertretenen Delegationen gibt darüber Auskunft. Die einzelnen Mitgliedsländer entsandten folgende Anzahl an Delegierten:

Osterreich	11
Bulgarien	8
Ungarn	17
Rumänien	8
ČSSR	8
Sowjetunion	10
Jugoslawien	10
BRD (als Beobachter)	9

Die internationalen Organisationen (ECE, OMM, UIT) entsandten jeweils einen Beobachter, die SSV des Eisernen Tores vier Delegierte, die SSV Gabčíkovo-Gönyű zwei Delegierte.¹⁸

Damit nahmen insgesamt 88 Delegierte an dieser Plenartagung teil. Im Vergleich dazu sei vermerkt, daß bei den ersten Sitzungen der DK ungefähr 30 Delegierte vertreten waren (1949—1958).

¹⁵ Art. 2, 1. Abs. der Geschäftsordnung (GO).

¹⁶ Art. 2, 2. Abs. der GO. Eine solche außerordentliche Sitzung fand anlässlich der Behandlung des Ausbaues des Eisernen Tores im Oktober 1963 statt. Siehe *oben*, I. Teil 4. Kapitel § 1.1.

¹⁷ CD/SES 16, S. 212. Gleichzeitig mit der Normalisierung der Beziehungen zwischen den Donaufürstentümern traten die Botschafter als politische Organe in den Hintergrund und die Experten in den Vordergrund der Tätigkeit der DK. Hier wurde eine der Forderungen des Funktionalismus von David Mitrany verwirklicht.

¹⁸ CD/SES 28, 1970, S. 1—5.

Die politische Leitung sowie die Abstimmung auf der Plenartagung obliegt grundsätzlich den Außenministerien der betreffenden Staaten. Die Experten der jeweiligen Delegationen kommen aus den Verkehrsministerien, den Kammerorganisationen (Österreich, BRD und Jugoslawien) und den Schifffahrtsdirektionen der Mitgliedstaaten. Leiter der einzelnen Delegation ist jeweils der Botschafter des betreffenden Landes in Budapest. Dessen Stellvertreter ist ein Abteilungschef oder stellvertretender Abteilungschef des Außenministeriums, Wirtschafts- oder Verkehrsministeriums. Bei den Angehörigen des Verkehrsministeriums handelt es sich ebenfalls um Sektionschefs. Die Vertreter der Schifffahrtsdirektionen sind leitende Angestellte, mitunter kommt sogar der Generaldirektor zur Sitzung der DK.

Während die meisten Delegationen unter Leitung eines Beamten des Außenministeriums stehen, wird die Beobachterdelegation der BRD von einem Ministerialdirektor des Verkehrsministeriums geleitet (dieser ist Leiter des Ressorts Wasserstraßen im Bonner Verkehrsministerium). Ein Beamter des Außenministeriums, der für die DK zuständig ist, scheint als „Conseiller“ auf der Delegiertenliste der BRD auf. Diese Situation läßt sich durch den Beobachterstatus der BRD bei der DK erklären. Die BRD wird von den meisten sozialistischen Staaten, die der DK angehören, diplomatisch nicht anerkannt. Die Entsendung eines deutschen Diplomaten an der Spitze der Delegation der BRD wäre daher mit der Anknüpfung diplomatischer Beziehungen zwischen den sozialistischen Staaten und der BRD verbunden.

Zur Delegation der ČSSR ist zu sagen, daß diese seit 1968 dem föderativen Charakter der ČSSR Rechnung trug: während die Leitung dem Außenministerium und dem Verkehrsministerium in Prag oblag, so kamen die technischen Berater und Experten aus dem föderativen Ministerium für Verkehr in Bratislava. Mit der neuerlichen Zentralisierung innerhalb der ČSSR kamen seit 1970 wieder alle Vertreter aus Prag.

Zur *Entwicklung der nationalen Delegation* ist zu sagen, daß in den ersten Jahren der DK jede Delegation etwa aus sechs Personen bestand, wovon die Hälfte aus dem diplomatischen Dienst kam. Zur Zeit des Beitrittes Österreichs (1960) bestand jede Delegation aus etwa sechs bis acht Personen. Inzwischen stieg die Zahl auf acht bis elf. Die ungarische Delegation, die 1970 mit 17 Mitgliedern vertreten war, bildete allerdings eine Ausnahme: als der Sitz der DK in Galatz (Rumänien) war, war die ungarische Delegation nicht größer als die der anderen Uferstaaten; seit Budapest Amtssitz der DK wurde, haben die ungarischen Experten ein besonders großes Interesse an der Arbeit der DK genommen, was die übergroße Zahl der ungarischen Delegationsmitglieder erklärt. Die geplante Errichtung der SSV Gabčíkovo-Gönyü erregte natürlich ebenfalls großes Interesse der ungarischen Experten.

Warum die Zahl der auf einer Plenartagung vertretenen Delegierten von 30 auf über 90 Personen gestiegen ist, ist aus folgenden Gründen erklärlich:

- a) Beitritt Österreichs 1960.
- b) BRD als Beobachter mit steigendem politischen und wirtschaftlichen Einfluß in Südosteuropa; ein wichtiger Grund ist die geplante Rhein-

Main-Donau-Verbindung, die die Mitarbeit zahlreicher deutscher Experten erforderlich macht.

- c) Das Interesse Ungarns an der Arbeit der DK und das dadurch bedingte überproportionale Ansteigen der ungarischen Delegation.
- d) Der Zuwachs der restlichen Delegationen um zwei bis vier Mann auf Grund der immer größer werdenden technischen Agenden der DK (vergrößerter „policy scope“ der DK).

1.3. Arbeits- und Expertengruppen der Donaukommission

Wie bereits erwähnt, hat sich die Tätigkeit der DK immer mehr von den anfänglichen halbjährlich stattfindenden Plenartagungen in die diversen Arbeits- und Expertengruppen verlagert.

Art. 6 der Geschäftsordnung der DK sieht die Schaffung von Arbeitsgruppen und Expertentagungen ausdrücklich vor. Es gelten für die Arbeits- und Expertengruppen dieselben Geschäftsregeln wie für die Plenartagungen der DK (Art. 30, Geschäftsordnung).¹⁹

Dieser Artikel ermöglicht dem Präsidenten gemeinsam mit dem Sekretär der DK, in dringenden Fragen auch eine Arbeitsgruppe zwischen den jährlichen Plenartagungen einzuberufen (Art. 6/2, Geschäftsordnung). Jede Arbeits- oder Expertengruppe wählt einen Präsidenten, der die Debatte leitet (Art. 6/4, Geschäftsordnung). Zumeist erfolgt die Einigung auf die Person des Präsidenten dieser Arbeits- und Expertengruppe bereits auf der Plenartagung der DK durch die Botschafter der DST.

Während die *Arbeitsgruppen* die *generellen* und alljährlich wiederkehrenden Probleme der DK behandeln, wie zum Beispiel nautische, technische, hydrometeorologische und statistische Fragen sowie das Budget der DK, behandeln die *Expertentagungen* zwischen den Plenartagungen *spezielle* Fragen.²⁰

So wurden für die Behandlung spezieller Fragen, wie des Baues des Eisernen-Tor-Kraftwerkes, der Einsetzung der Sonderstromverwaltung Gabcikovo-Gönyü sowie der Reorganisation des Sekretariates eigene Expertengruppen eingesetzt. In der Folge wurden mit der Überprüfung des Berichtes dieser Expertengruppen die während der Plenarsitzung der DK geschaffenen Arbeitsgruppen betraut.

Wie sah beispielsweise die Entwicklung der Expertengruppe aus, die sich mit der Reorganisation des Sekretariates befaßte?

Auf der 23. Sitzung der DK kritisierte der österreichische Delegierte die Struktur des Sekretariates der DK.²¹ Der rumänische Delegierte unterstützte die österreichische Initiative auf der nächsten Sitzung der DK.²² Auf der 25. Sitzung der DK erfolgte die Entscheidung, daß eine Expertengruppe im Oktober 1967 einzuberufen sei, die nicht über die Verbesserung der Struktur

¹⁹ Vgl. den genauen Text des Art. 6. GO im Anhang.

²⁰ Art. 6, 3. Abs. der GO 1971.

²¹ CD/SES 23, S. 5.

²² CD/SES 24/13.

des Sekretariates, sondern auch über die in der Folge zu ändernde Geschäftsordnung der DK beraten sollte.²³

Auf der 26. Sitzung der DK legte die betreffende Expertengruppe ihren Bericht der dafür eingesetzten Arbeitsgruppe vor. Die Plenartagung beschloß, eine weitere Expertentagung im November 1968 einzuberufen.²⁴ In der Folge arbeitete diese Expertengruppe ein Projekt hinsichtlich der neuen Struktur des Sekretariates und der Dienstposten aus. Die Plenartagung 1969 erklärte sich mit diesem Projekt im großen und ganzen einverstanden.²⁵

Auf der Plenartagung 1970 wurde die neue Struktur und der neue Dienstpostenplan von der DK einstimmig angenommen. Auf Grund dieser Entscheidung der DK sollte die Expertengruppe im September 1970 die Geschäftsordnung und andere Dokumente der DK, die sich auf die Organisation beziehen, überprüfen.²⁶

Daraus geht eindeutig hervor, daß das Mandat (Tätigkeitsbereich) dieser Expertengruppe von der Plenartagung der DK laufend verlängert und abgeändert wurde.

1.4. Sekretariat der Donaukommission

Im Art. 9 der BK wird bestimmt, daß die DK über ein Sekretariat verfügen soll, dessen Personal sich aus den Mitgliedstaaten rekrutiert. Der 2. Absatz dieses Artikels gibt der DK das Recht, das Sekretariat und die dazugehörigen technischen Dienststellen selbst einzurichten. Die DK hat daher in der 2., 9., 18. und 28. Sitzung die Funktionsweise des Sekretariats der DK entsprechend dem Wunsch der DST modifiziert.

Dieses Sekretariat ist das eigentliche Verwaltungsorgan der DK. Es handelt sich dabei um eine aus den souveränen Uferstaaten gebildete internationale Verwaltung, deren primäre Aufgabe die Erhaltung und Verbesserung der Schifffahrt auf der Donau ist.

Während der Direktor und seine Stellvertreter sowie die „Conseillers“ im Sekretariat und in den technischen Dienststellen der DK für die Dauer von sechs Jahren von den Botschaftern ernannt werden, so wird der Rest der Funktionäre nach vorheriger Beratung mit dem Direktor der DK vom Präsidenten und dem Sekretär der DK ernannt (Art. 42 und 43, Geschäftsordnung). Die Ernennung der leitenden Funktionäre erfolgt gemäß einem Nationalitätenschlüssel, der im Vorhinein von den Botschaftern festgelegt wird. Im Hinblick auf die im Sekretariat der DK vertretenen Nationalitäten, wird

²³ CD/SES 25/36, S. 250.

²⁴ CD/SES 26/21 und 26/30.

²⁵ Bericht des Direktors der DK (CD/SES 27/7, Punkt 30).

²⁶ CD/SES 28/30, Punkt 34. Wie bereits erwähnt, wurde die neue Geschäftsordnung in Verbindung mit der Reorganisation des Sekretariates der DK und der Dienstposten am 26. März 1971 beschlossen und trat im März 1972 in Kraft. Dabei wurde grundsätzlich der Beitritt der BRD zur DK eingeplant (je zwei Dienstposten für acht Mitgliedstaaten), im März 1972 wurden jedoch noch alle 16 Posten auf die derzeitigen sieben Mitgliedstaaten aufgeteilt.

in der Geschäftsordnung der Grundsatz der Gleichheit aufgestellt.²⁷ Die BK (Art. 9) enthält diesen Gleichheitsgrundsatz allerdings nicht, sondern weist nur darauf hin, daß das Personal aus den Mitgliedsstaaten stammen soll.²⁸

Dieser Gleichheitsgrundsatz konnte übrigens erst nach jahrelangem Kampf der jugoslawischen Delegation in die Geschäftsordnung aufgenommen werden.²⁹

Der Direktor der DK engagiert die Hilfskräfte durch einen eigenen Dienstvertrag. Bei diesen Hilfskräften handelt es sich ausschließlich um ungarische Staatsangehörige.³⁰

Während die Hilfskräfte der DK keine privilegierte Stellung in Ungarn genießen, so erhalten die internationalen Beamten der DK die diplomatische Immunität für die Zeit ihrer Funktionsausübung (Art. 16, BK). Diese Privilegien werden im *Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du secrétariat de la Commission du Danube* geregelt.³¹

Wie hat sich das Sekretariat im Laufe seiner Tätigkeit entwickelt? Während der Dienstpostenplan des Jahres 1950 insgesamt 62 Posten vorsah (der sowjetische Vorschlag sah anfänglich sogar 70 Posten vor), so enthielt der Dienstpostenplan des Jahres 1953 nur mehr 32 Posten; im Jahre 1960 sah der Dienstpostenplan nur noch 29 Posten und der 1970 beschlossene Dienstpostenplan überhaupt nur mehr 16 Posten vor.

Wodurch läßt sich das Absinken der Funktionärszahl von 62 auf 16 erklären? Während zu Beginn der Tätigkeit der DK Jugoslawien von den entscheidenden Posten ferngehalten wurde (Jugoslawien standen nur vier minderwertige Posten zur Verfügung) und ein Teil der Angestellten aus den *Kominform*-Ländern zur Überwachung Jugoslawiens eingestellt waren, so wurde die Vorherrschaft der *Kominform*-Länder 1953 gebrochen. Im Jahre 1953 wurde die Personalunion zwischen dem Sekretär (diese Stelle wurde vom sowjetischen Botschafter ausgeübt) und dem Leiter des Sekretariats der DK aufgehoben und der jugoslawische Botschafter zum Sekretär der DK ernannt. Gleichzeitig wurde ein Bulgare Direktor der DK (dieser Posten wurde 1953 neu geschaffen) sowie die Anzahl der internationalen Funktionäre auf die Hälfte herabgesetzt. Gegen Ende der fünfziger Jahre erreichte der Effektivstand des Sekretariats nur noch 24 Beamte. Auf Grund der Kritik Österreichs am Sekretariat der DK, daß dieses eine „ernste Behinderung für die Tätigkeit dieser internationalen Organisation darstelle“, wurde mit der Reorganisation des Sekretariats begonnen. Der bereits zitierte Entwurf der

²⁷ Art. 41 GO sowie Art. 7 der *Dispositions relatives au Secrétariat et aux Services de la Commission du Danube et à leur fonctionnement*, vom 26. März 1971, Dok. CD/SES 29/29 (i. d. Folge mit *Statuten des Sekretariates* abgekürzt).

²⁸ Tabelle 3 im Anhang.

²⁹ Vgl. oben, I. Teil 2. Kapitel § 3.2.1.

³⁰ Art. 9 der *Statuten des Sekretariates*.

³¹ CD/SES 29/30 i. d. Fassung vom 26. März 1971. Anstoß dazu war der Beginn der Tätigkeit österreichischer Funktionäre in der DK in Budapest. Im Amtssitzabkommen zwischen der ungarischen Regierung und der DK wurde diese Frage ebenfalls geregelt: *Accord entre la République Populaire Hongroise et la Commission de Danube au sujet de l'immunité et des privilèges de la Commission de Danube*, Text im Dok. CD/SES 21/22.

Expertengruppe sah nur mehr zwei Posten für jeden Mitgliedstaat vor (eingeschlossen die BRD) und trat im März 1972 in Geltung.³²

Der *Direktor des Sekretariats* leitet — unter der Kontrolle des Präsidenten der DK — die Tätigkeit des Sekretariats. Er bereitet die Dokumente für die kommenden Sitzungen der DK vor und legt der Plenarsitzung einen jährlichen Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit des Sekretariats vor.³³ Weiters versendet der Direktor der DK über Ersuchen eine Kopie des gesamten Korrespondenzregisters an die Botschafter der Mitgliedsländer.³⁴

Hinsichtlich seiner Tätigkeit ist der Direktor der DK, ebenso seine Stellvertreter und die „Conseillers“ gegenüber der Kommission für ihre Arbeit verantwortlich.³⁵ Obwohl dem Direktor des Sekretariats nicht das Recht zusteht, eigene Initiativen im Namen des Sekretariats nach außen zu ergreifen, so kann er dennoch auf Grund seiner Persönlichkeit und Erfahrung weitgehend die Geschicke der DK beeinflussen.³⁶

Es handelt sich bei der Person des Direktors der DK — und oft auch des Vizedirektors — um routinierte Fachleute, die die Arbeit der DK seit vielen Jahren bereits kennen. Auf Grund der für sechs Jahre geltenden Funktionsperiode nimmt die Direktion der DK oft einen entscheidenden Einfluß auf deren Arbeit, entscheidender als es der Präsident, Vizepräsident und Sekretär während ihrer dreijährigen Amtszeit vermögen.

Aufgaben des Sekretariats

Während das Sekretariat der DK früher in zwei administrative Abteilungen und vier technische Abteilungen aufgeteilt war,³⁷ besteht das Sekretariat ab 1972 nur mehr aus einer administrativen und einer technischen Abteilung, die von den zwei Stellvertretern des Direktors des Sekretariats der DK geleitet werden.³⁸

Aufgaben der *administrativen* Abteilung des Sekretariats sind die Vorbereitung und der Druck der Dokumente, die Erstellung des Arbeitsplanes der DK sowie die Erledigung der Korrespondenz. Eine wichtige Aufgabe kommt dieser Abteilung hinsichtlich des Studiums der juristischen Fragen zu, soweit sie die Schifffahrt und das Regime der Donau betreffen.³⁹

³² Siehe Tabelle 3 im Anhang. Den neuen Dienstpostenplan siehe im Dok. CD/SES 28/36, dem eine Beschreibung der Qualifikationen für die zu besetzenden Posten beigelegt ist. Über die Kritik Österreichs an der DK siehe Dok. CD/SES 23, S. 5.

³³ Die Agenden des Direktors des Sekretariates werden im Art. 4 der Statuten des Sekretariates der DK aufgezählt.

³⁴ Art. 37 der *Geschäftsordnung* der DK.

³⁵ Art. 42, 3. Abs. der *Geschäftsordnung* der DK sowie Art. 5 der *Statuten des Sekretariates*.

³⁶ So war der sowjetische Direktor der DK, Kaprikaian (1966—1972) einer der wesentlichsten Akteure der DK und des Bratislava-Abkommens seit deren Gründung. Laut Art. 4 der Statuten des Sekretariates kann der Direktor der DK allerdings interne Regelungen bezüglich der Arbeit des Sekretariates beschließen.

³⁷ CD/SES 18/28 vom 30. Jänner 1960.

³⁸ Art. 3 der Statuten des Sekretariates und Art. 38 der *Geschäftsordnung* der DK.

³⁹ Kapitel „Sekretariat“, Punkt B, a—u, der Statuten des Sekretariates der DK.

Der *technischen* Abteilung obliegt vor allem die Ausarbeitung des „Großen Ausbauplanes“ der Donau: das Sekretariat versendet entsprechende Fragebögen an die Mitgliedstaaten, auf deren Grundlage der Ausbau der Donau geplant wird. Entsprechende Vorschläge der Uferstaaten werden dabei berücksichtigt. Innerhalb dieser Abteilung werden folgende Fragen behandelt:

- a) Hinsichtlich der *wasserbautechnischen* Belange sollte sich diese Abteilung außer den Instandhaltungsarbeiten der Donau mit der Finanzierung jener Arbeiten befassen, die die DK laut Art. 4 durchzuführen hat.⁴⁰ Weiters sollte diese Abteilung an der Einhebung von Sondergebühren mitwirken.
- b) Hinsichtlich der *nautischen* Belange befaßt sich diese Abteilung mit der Ausarbeitung der Schiffsverkehrsregeln, der Vereinheitlichung der Signale sowie der gesundheitspolizeilichen Vorschriften.
- c) Hinsichtlich der *hydrometeorologischen* Belange sollten neben der Herausgabe des hydrometeorologischen Bulletins wissenschaftliche Studien über die „Hydrometeorologie“ des Donaubeckens durchgeführt werden.⁴¹
- d) Im *statistischen* Bereich sammelt die Technische Abteilung Daten über die Donauschifffahrt und publiziert diese in den Statistischen Jahrbüchern der DK. Gleichzeitig berät die Technische Abteilung die DST bezüglich statistischer Fragen.⁴²

Diese Tätigkeiten der Technischen Abteilung könnten einen Anatzpunkt für die gemeinsame Planung der DST bezüglich des weiteren Ausbaues der Donau zu einer Großschifffahrtsstraße darstellen.

Die Aufgaben der *Buchhaltung* beziehen sich auf die Aufstellung und Durchführung des Budgets der DK, das auf der Plenartagung genauestens überprüft wird.⁴³

⁴⁰ Bisher kein Fall dafür gegeben.

⁴¹ Die Arbeitsgruppe über „Hydrologie scientifique du bassin danubien“ dehnte ihre Tätigkeit auf die Planung des Wasserhaushaltes und der Wasserwirtschaft der Donau aus; siehe unten, II. Teil 1. Kapitel § 2.2.2.

⁴² Siehe die Statistischen Jahrbücher der DK, „*Annuaire Statistique de la Commission du Danube*“ (Budapest) für die Jahre 1962–1969; die wichtigste Zusammenfassung statistischer Daten stellt die „*Information sur le développement de la navigation danubienne au cours de la période de 20 ans de 1950 à 1969*“ (Budapest 1971) dar.

⁴³ Diese wurde anläßlich des Beitrittes Österreichs in eine eigene Abteilung umgewandelt, der ein „Vizedirektor“ vorstand. Auch anläßlich der Neuregelung des Sekretariates der DK wurde die Buchhaltung, bestehend aus zwei Personen, von der technischen und administrativen Abteilung getrennt; siehe Punkt C der *Statuten des Sekretariates* der DK und den *Dienstpostenplan für das Sekretariat* der DK.

In *Règles de procédure et autres documents d'organisation de la Commission du Danube*, Publikation der Donaukommission, Budapest, 1971, S. 85 ff.

Folgende Entwicklung des Budgets kann man seit 1950 feststellen:

1950	1957	1960	1967	1969
3,2 Mio Rubel	3,6 Mio Forint	4,4 Mio Forint	5,5 Mio Forint	5,4 Mio Forint

Im Jahre 1969 zahlte jeder Mitgliedstaat 742.000 Forint an die DK pro Jahr. Vom Standpunkt der Integrationstheorie ist die DK nicht ein Organ, das einen beträchtlichen Teil des Bruttonationalproduktes der Mitgliedsstaaten für ihren Verwaltungsaufwand benötigt.

1.5. Schlichtungskommission der Donaukommission

Der sowjetische Außenminister Wyschinski erklärte auf der Belgrader Konferenz, daß die Errichtung einer Schiedsgerichtsbarkeit im Donaustatut 1921 nicht vorgesehen war und sich diese Bestimmung des Art. 45 BK daher grundlegend vom Statut 1921 unterscheide. Dies stimmt insofern, als das Donaustatut von 1921 im Streitfalle die Anrufung des Ständigen Internationalen Gerichtshofes vorsah (Art. 38, Statut 1921). Während der Belgrader Konferenz stützten sich die Westmächte auf diesen Artikel und verlangten die Verbindung der DK mit dem Internationalen Gerichtshof.

Auch Österreich gab diesem Wunsch anläßlich seines Beitrittes Ausdruck, wies jedoch darauf hin, daß „Abänderungen anläßlich seines Beitrittes nicht möglich sind“.⁴⁴

Art. 45 KB bestimmt, daß „alle Streitfälle zwischen den Signatarstaaten dieser Konvention hinsichtlich der Anwendung oder der Auslegung der Konvention, sofern sie nicht in direkten Verhandlungen beigelegt werden, auf Antrag einer der Streitparteien der Schlichtungskommission vorzulegen sind“.

Diese *Schlichtungskommission* besteht laut Art. 45 BK „aus einem Vertreter jeder Streitpartei und einem dritten Mitglied, das der Präsident der DK, oder falls dieser Staatsangehöriger einer der Streitparteien ist, die DK aus dem Kreise der Staatsangehörigen eines Staates, der nicht Streitpartei ist, ernennt“.

Während diese Schlichtungskommission zur Zeit des *Kominform*-Konfliktes praktisch arbeitsunfähig war,⁴⁵ wurde seit 1955 versucht, eine einvernehmliche Lösung der Streitfragen durch die Ständigen Vertreter bei der DK zu erzielen. Dort, wo allerdings keine Einigung erzielt werden konnte (zum Beispiel bei der

⁴⁴ Siehe *Österreichischer Motivenbericht*, S. 30.

⁴⁵ *Notes et Etudes Documentaires*, 1956, Nr. 2227, S. 27: „Les dispositions de l'article 45 prétent à des abus et à des excès dictatoriaux surtout dans la situation politique créée immédiatement après l'entrée en vigueur de la convention entre les pays danubiens. Ces dispositions permettront d'appliquer envers un pays (notamment envers la Yougoslavie à l'époque de son conflit avec la COMINFORME) des mesures de discrimination c'est-à-dire de régler en sa defaveur tout différend qui serait intervenu entre elle et un autre pays membre de la Commission.“

Finanzierung des Baues des ETK durch die DST), wurde versucht, durch bilaterale Verhandlungen zwischen den betreffenden Staaten zu einer Einigung zu kommen.

2. Entscheidungsprozeß

Beim Entscheidungsprozeß in internationalen Organisationen und im speziellen in der Donaukommission muß man zwischen folgenden Stadien der Entscheidung unterscheiden:

- a) Ursprung der Entscheidung,
- b) Gewinnen der „Mehrheit“ für die Entscheidung,
- c) Formulierung der Entscheidung nach den Regeln der BK und des Statuts der DK,
- d) Durchführung der Entscheidung.⁴⁶

Die Entscheidung wird in den verschiedenen Stadien vor allem von folgenden Faktoren beeinflusst:

- a) Hierarchie und Rang der Akteure, die die Entscheidung initiieren, unterstützen bzw. ablehnen,
- b) Übereinstimmung der Entscheidung mit der Funktion, den Aufgaben und der Struktur der DK,
- c) Übereinstimmung der Erwartungen des betreffenden Akteurs mit der Durchführung der Entscheidung.⁴⁷

2.1. Bestimmungen der Belgrader Konvention über die Abstimmung und Durchführung der Entscheidungen

Bevor einzelne konkrete Fälle behandelt werden, zu denen die DK Stellung genommen hat, sollen die Bestimmungen der DK bezüglich des Entscheidungsprozesses untersucht werden. Dabei sind die Bestimmungen der BK über die Abstimmung sowie über die Verpflichtung der DST, diese Entscheidungen durchzuführen, von besonderer Bedeutung:

Art. 11 BK bestimmt, daß die Entscheidungen der DK grundsätzlich mit *Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder* gefällt werden sollen, wobei das Quorum fünf Mitglieder umfaßt. In den Fällen des Art. 10, 12 und 13 der BK ist die Stimmenmehrheit *aller Mitglieder* der DK erforderlich. Um welche Fälle handelt es sich dabei?

Art. 10 bestimmt, daß die DK den Budgetvorschlag nur mit Stimmenmehrheit aller Mitglieder genehmigt. Dasselbe gilt für die Festsetzung von Sondergebühren durch die DK (Art. 10/2 Abs. der BK).

Art. 12 BK bestimmt, daß die Stimmenmehrheit aller Mitglieder für die Arbeiten „großen Umfanges“, für die Arbeiten nach Art. 4 BK, für die Errichtung eines einheitlichen Signalsystems und für die Vereinheitlichung der

⁴⁶ Siotis, Jean, *Remarks on the Study of Decisionmaking*, a. a. O., S. 5.

⁴⁷ *ebenda*.

Vorschriften bezüglich der Flußüberwachung erforderlich sind (es handelt sich dabei um die Kompetenzen der DK nach Art. 8 b, c, f, g der BK). Allerdings darf der Staat, auf dessen Gebiet Arbeiten durchgeführt werden sollen, nicht überstimmt werden.⁴⁸

Art. 13 BK bezieht sich auf die Verlegung des Sitzes der DK. Dieser wurde 1953 einstimmig nach Budapest verlegt.

Es findet sich allerdings keine Regelung in der BK, die *Einstimmigkeit* bei der Beschlußfassung fordert. Handelt es sich auf Grund des Mehrstimmigkeitsprinzips nicht um eine *supranationale Organisation*, die ein zögerndes Mitglied — wenn es überstimmt wird — trotzdem zu einem bestimmten Verhalten veranlassen kann?

Während Art. 3 der BK von der „Verpflichtung“ der DST spricht, die Ausbauarbeiten in ihrem Donauabschnitt durchzuführen, so spricht Art. 4 Abs. 1 der BK von der Verpflichtung des betreffenden Staates, sofern er diese Arbeiten nicht selbst durchführen kann, diese durch die DK durchführen zu lassen. Weiters „verpflichten“ sich die DST in einem solchen Falle der DK jede Unterstützung zu gewähren.⁴⁹ Allerdings darf der Staat, auf dessen Gebiet Arbeiten durchgeführt werden, bei der Abstimmung über diese Arbeiten nicht überstimmt werden.⁵⁰

Art. 19 BK weist in seiner allgemeinen Form auf die Verpflichtung der DST hin, diese zu unterstützen. Wörtlich sagt dieser Artikel: „Die DST haben der Kommission, ihren Funktionären und ihrem Personal bei der Durchführung der ihnen auf Grund dieser Konvention obliegenden Aufgaben die notwendige Unterstützung zu gewähren.“ Die ungarische Autorin Bokor-Szegö stellt dazu fest, daß es sich im Falle der DK — ähnlich den Entscheidungen der Generalversammlung der UNO — um eine generelle Verpflichtung der DST handle, die Beschlüsse der DK zu beachten.⁵¹

Auf Grund der gegebenen Bestimmungen der DK ergeben sich zwei Fragen:

- a) Wie ist die „Verpflichtung“ des Art. 4 mit der Bestimmung des Art. 12 vereinbar?

Während einerseits der Staat, auf dessen Gebiet die DK Arbeiten durchführen soll, nicht überstimmt werden darf (Art. 12 BK), ist dieser andererseits gehalten, diese Arbeiten auf seinem Gebiet durchführen zu lassen (Art. 4/1 BK).

⁴⁸ Art. 12/Abs. 2 der Belgrader Konvention.

⁴⁹ Art. 4, Abs. 2 BK.

⁵⁰ Art. 12 BK.

⁵¹ „Ces décisions ont donc une importance juridique très considérable, nonobstant leur caractère de recommandations, tout comme les résolutions de l'Assemblée générale de l'ONU ayant le même caractère: pour en tenir compte, les Etats signataires de la Convention de Belgrade ont assumé une obligation formelle dans un instrument international tout comme les Etats membres de l'ONU l'ont fait en souscrivant à la Charte des Nations Unies.“

Bokor-Szegö, Hanna, „La Convention de Belgrade et le régime du Danube“, *Annuaire Français du Droit International*, Band VIII, Paris, 1962, S. 192—214.

Diese unklaren und widersprechenden Bestimmungen der BK bieten eine Möglichkeit für die jeweilige Mehrheit in der BK, einen entsprechenden Druck auf denjenigen Staat auszuüben, der seine Arbeiten nicht wie vorgesehen durchführt.⁵²

So erklärte der österreichische Delegierte auf der Expertentagung der DK im Herbst 1969, die mit der Errichtung einer SSV im Abschnitt Gabčíkovo-Gönyü befaßt war, daß auf Grund der Annahme des Ausbauplanes der Donau durch Ungarn und die ČSSR Österreich seinen Flußabschnitt ausgebaut hat.⁵³ Es besteht daher nicht nur eine moralische Verpflichtung zum Ausbau des eigenen Abschnittes, sondern ein Druck von seiten der restlichen DST, die eigenen Arbeiten durchzuführen.

Da die DK selbst über keine Maschinen, Schiffe oder Fonds verfügt, wäre es möglich gewesen, daß die DST im Falle Gabčíkovo-Gönyü beschließen, die DK mit der Durchführung dieser Arbeiten nach Art. 4 BK zu betrauen. Da die Arbeiten nicht durch andere Staaten durchgeführt werden können (Art. 4 BK), müßte die DK entweder die finanziellen Mittel oder entsprechende Arbeitsgeräte, die von den anderen Staaten beizustellen wären, für diese Arbeiten hergeben. Allerdings könnte sie auch die Einhebung entsprechender Sondergebühren beschließen (Art. 10 BK). Falls die DST der DK entsprechende Mittel zur Verfügung stellen sollten, könnten anlässlich eines solchen Beschlusses Österreich, Jugoslawien und Rumänien (diese sind ja nicht die betroffenen DST) zur Zahlung einer bestimmten Summe durch Überstimmung veranlaßt werden.⁵⁴

- b) *Sanktionen*: Während der einzelne DST die „alleinige Verpflichtung“ besitzt, gemäß den zitierten Artikeln der BK (Art. 3, 4 und 19 BK), die Entscheidungen der DK zu befolgen, verfügt die DK über keine eigentlichen Sanktionsmittel.⁵⁵

Bei Behandlung der Praxis kann man feststellen, inwieweit eine Entscheidung, bei der ein oder mehrere Staaten überstimmt wurden, tatsächlich vom betreffenden Staat durchgeführt wurde.

⁵² Während der *Österreichische Motivenbericht* von einer moralischen Verpflichtung der DST, die Ausbauarbeiten durchzuführen, spricht, sieht er keinen Gegensatz zwischen Art. 4 und Art. 12. Siehe *Österreichischer Motivenbericht*, S. 29.

⁵³ CD/SES 28/RE — 1969/2, Anhang 3.

⁵⁴ Auf der XXX. Sitzung der DK im Mai 1972 schlugen die ungarische und tschechische Delegation auf Grund des Widerstandes aller anderen Staaten vor, die Errichtung der Sonderstromverwaltung Gabčíkovo-Gönyü auf unbestimmte Zeit zu vertagen, wonach diese Angelegenheit (zumindest für die nächsten Jahre) als erledigt zu betrachten ist (CD/SES 30/24).

⁵⁵ Pfusterschmidt-Hartenstein erklärt, daß die „Befugnisse und Eingriffsmöglichkeiten der DK nicht so weitgehend sind, als daß sie gegen den Willen eines Staates die Durchführung einer konkreten Maßnahme auf diesem Gebiet erzwingen könne“. *Die Donaukommission als ein Instrument der Zusammenarbeit im Donaauraum*, a. a. O., S. 17.

2.2. Entscheidungen der Donaukommission

Um die Praxis der DK hinsichtlich der Lösung von Problemen (Entscheidungen) zu untersuchen, sollen hier einige Fälle genauer analysiert werden. Diese Fälle wurden nach folgenden Gesichtspunkten ausgesucht:

- a) die DK trifft überhaupt *keine* Entscheidung,
- b) die DK trifft eine Entscheidung, in der einzelne Mitglieder *überstimmt* werden,
- c) die DK trifft eine Entscheidung, erweist sich jedoch als *unfähig, diese Entscheidung durchzuführen*,
- d) die DK trifft eine Entscheidung und führt sie auch ordnungsgemäß durch.

2.2.1. Keine Entscheidung durch die Donaukommission

Im Falle des sowjetischen Vorschlages, daß die DK der Organisation der Donauschiffahrtsgesellschaften eine Starthilfe leisten sollte und die Direktorenkonferenz der Schiffahrtsgesellschaften eine Suborganisation der DK werden sollte, erfolgte keine Entscheidung der DK.

Hier stellt sich die Frage, welche Faktoren — in den verschiedenen Stadien des Entscheidungsprozesses — dazu geführt haben, daß die DK diese Frage nicht mehr behandelte und stillschweigend — im Einverständnis mit den restlichen DST — jährlich einen Vertreter der DK zur Direktorenkonferenz der Schiffahrtsgesellschaften sendet.

Die Gründe für den Mißerfolg des sowjetischen Vorschlages waren folgende:

- a) der Vorschlag stammte von der UdSSR und wurde vom bulgarischen Delegierten unterstützt, fand jedoch nicht die Zustimmung des jugoslawischen Delegierten,
- b) die Behandlung tarifpolitischer und kommerzieller Fragen, die die Aufgabe der Direktorenkonferenz darstellen, ist nicht konform mit der Funktion und der Struktur der DK. Aus diesem Grund warf der jugoslawische Delegierte der DK eine Überschreitung der Kompetenzen vor.⁵⁶

2.2.2. Überstimmung eines oder mehrerer Mitglieder

Im Falle der Errichtung einer permanenten Arbeitsgruppe zum Studium der „Wasserwirtschaft im Donaubecken“ wurde Rumänien von der Mehrheit überstimmt, während sich Österreich und Jugoslawien der Stimme enthielten.⁵⁷

Die Initiative zur Gründung dieser Arbeitsgruppe ging von der pro-sowjetischen Gruppe aus, Österreich stimmte zu, während die BRD — beziehend auf den Widerstand Rumäniens — weitere detaillierte Studien vorschlug.⁵⁸

⁵⁶ CD/SES 15/PV 2, S. 194, sowie *oben*, I. Teil 3. Kapitel § 1.2.

⁵⁷ CD/SES 24/PV 3, S. 291—297.

⁵⁸ CD/SES 23/18, S. 294—301.

Da die Verhandlungen zwischen den Botschaftern der DST über diese Frage zu keinem Erfolg führte und der Widerstand Rumäniens nicht gebrochen werden konnte, erklärten Österreich und Jugoslawien in der folgenden Sitzung (24. Sitzung der DK) ihre Unterstützung für Rumänien, indem sie sich der Stimme enthielten.

Diese Arbeitsgruppe begann ihre Arbeit, obwohl sie das erforderliche Quorum von fünf Mitgliedern nicht besaß (sie bestand aus der UdSSR, Ungarn, der ČSSR und Bulgarien); weiters behandelte sie eine Frage, die über die Struktur der DK hinausgeht: der Geltungsbereich der DK erstreckt sich laut Art. 2 BK nur auf den Hauptfluß der Donau und nicht auf deren Nebenflüsse. Obwohl Österreich, Rumänien und Jugoslawien in der 26. Sitzung wiederum überstimmt wurden, konnte diese Arbeitsgruppe ihre Arbeit nicht weiter fortsetzen. (Nichtübereinstimmung mit der Funktion und der Struktur der DK).⁵⁹

2.2.3. Unfähigkeit der Donaukommission, eine Entscheidung zu Ende zu führen

Die Initiative zur Behandlung des Eisernen-Tor-Projektes in der DK, soweit dieses die Schifffahrt betrifft, ging von Jugoslawien und Rumänien aus. Während dies anfänglich von den restlichen Uferstaaten mißtrauisch aufgenommen wurde, konnte durch den Kompromißvorschlag der UdSSR diese Frage in einer Arbeits- und Expertengruppe weiter behandelt werden.

Ab 1965 wurden jedoch die multilateralen Verhandlungen in der DK beendet und diese Frage mit jedem DST außerhalb der DK verhandelt. Ein Grund dafür ist die Mehrheit in der DK, die durch die UdSSR, Ungarn, ČSSR und Bulgarien in der DK gebildet wird, der sich jedoch Jugoslawien und Rumänien nicht „en bloc“ unterwerfen wollten. Beide Staaten sahen mehr Vorteile in den bilateralen Verhandlungen als in der multilateralen Diskussion in der DK.⁶⁰

2.2.4. Erfolgreiche Durchführung einer Entscheidung

Während die Reorganisation des Sekretariats auf die Initiative des neuen Mitgliedes in der DK, Österreich, zurückzuführen ist, fand diese Initiative schnell die Unterstützung Rumäniens und Jugoslawiens. Eine zu diesem Zweck eingesetzte Arbeitsgruppe fand die Zustimmung Bulgariens, der ČSSR, Ungarns und der UdSSR, welche die Notwendigkeit einer Reform des Sekretariats der Kommission anerkannten. Im Verlauf dieser Reorganisation wurde der Beamtenapparat auf 16 Personen reduziert und die Geschäftsordnung der Kommission diesem Zweck entsprechend geändert.⁶¹

Der Versuch Jugoslawiens und Rumäniens, das Prinzip der Einstimmigkeit als dauernde Praxis der DK in den neuen Geschäftsregeln zu verankern, fand jedoch den heftigsten Widerstand auf seiten der Verbündeten der UdSSR

⁵⁹ CD/SES 26/PV 3, S. 241.

⁶⁰ oben, I. Teil 4. Kapitel § 1.2.

⁶¹ Expertentagung über die Reorganisation des Sekretariates der DK im September 1970 in Budapest.

in der DK, die dies als Überschreitung des Mandates der entsprechenden Arbeitsgruppe werteten.⁶²

2.3. Kräfteverhältnis in der Donaukommission

Auf Grund der hier im Detail geschilderten Entscheidungen der DK kommt man zum Schluß, daß diese einerseits vom Kräfteverhältnis der DST in der Kommission und andererseits von der Konformität der Entscheidungen mit der Funktion (Kompetenzen) der DK abhängen. Die Auslegung der Kompetenzen der DK, die im nachfolgenden Kapitel behandelt wird, hängt ebenfalls vom Kräfteverhältnis in der DK ab.

Während die BK im wesentlichen von den damaligen *Kominform*-Staaten ausgearbeitet wurde, konnte Jugoslawien auf der Vorbesprechung in Moskau die Kompetenzen der neu zu schaffenden Kommission auf den Hauptfluß der Donau sowie auf die Schifffahrt allein (ohne Einflußnahme auf die Kraftwerke) beschränken. Dadurch, daß in der BK keine näheren Regelungen über die Geschäftsordnung des Sekretariats der DK aufgestellt wurden, konnte Jugoslawien in den folgenden Jahren (1948—1953) innerhalb der Verwaltung der DK laufend diskriminiert werden. Durch die Zusammenarbeit Jugoslawiens mit Rumänien am Eisernen Tor außerhalb des RGW haben beide Staaten eine vorsichtige Haltung innerhalb der DK gegenüber der UdSSR und ihren engsten Verbündeten in der DK (Bulgarien, ČSSR und Ungarn) entwickelt.

Das neutrale Österreich hat in vielen Belangen mit Jugoslawien und Rumänien gemeinsame Vorschläge ausgearbeitet, soweit es die Reorganisation des Sekretariates der DK oder die Ablehnung der Ausdehnung der Kompetenzen der DK betraf (zum Beispiel Wasserhaushalt der Donau, Verbindung der DK mit dem Bratislava-Abkommen bzw. mit dem RGW).

Auf Grund des Abstimmungsverhältnisses in der DK, in der eine Minderheit von drei Staaten durch eine Mehrheit von vier Staaten überstimmt werden kann, haben sich Jugoslawien, Österreich und Rumänien — trotz ihrer gesellschaftspolitisch oft gegensätzlichen Struktur — zur gemeinsamen Beratung vor wichtigen Beschlüssen in der DK zusammengefunden.

Während die UdSSR, Bulgarien, Ungarn und die ČSSR oft für eine Erweiterung der Kompetenzen der DK eintreten, treten die in eine Minderheitsrolle gedrängten Staaten Jugoslawien, Österreich und Rumänien dagegen auf.

Um jedoch die Tätigkeit der DK in Gang zu halten, hat die UdSSR seit 1955 auf eine Machtdemonstration im Rahmen der DK verzichtet und stets bei Konflikten eingelenkt, um einstimmige Lösungen zu ermöglichen. So hat die UdSSR entsprechende Kompromißlösungen im Falle des Eisernen-Tor-Kraftwerkes und der Sonderstromverwaltung Gabčíkovo-Gönyü gesucht.

⁶² „... la delegation roumaine a fait la constatation que l'unanimité est pratiquée d'une manière constante au sein de la CD et qu'elle donne les meilleurs résultats. Elle a exprimé le désir que cette pratique soit suivie sans faute à l'avenir“ (CD/SES 29/RE — 2, 1970, S. 3).

Eine Entscheidung in der DK, die Aussicht auf die Durchführung von seiten aller DST haben soll, muß daher folgende Bedingungen erfüllen:

- a) *Konsensus*: jede Initiative eines DST benötigt nicht nur den Konsens der UdSSR, sondern auch die Zustimmung Jugoslawiens, Österreichs oder Rumäniens. Zum Beispiel hat der Vorschlag eines DST, der sowohl von der UdSSR als auch von Jugoslawien unterstützt wird, Aussicht auf Erfolg (siehe die Reorganisation des Sekretariats). Hingegen hat ein Vorschlag Rumäniens und Jugoslawiens, der nicht die Zustimmung der UdSSR findet, keine Aussicht auf Erfolg (Forderung nach Anerkennung der Einstimmigkeit in der DK).
- b) *Konformität mit der Funktion und Struktur der DK*: die Verbindung der DK mit dem Bratislava-Abkommen, die Ausdehnung der Sonderstromverwaltung im ungarisch-tschechischen Abschnitt auf die Strecke Rajka—Gabcikovo sowie die Arbeitsgruppe über die Wasserwirtschaft im Donaubecken stießen auf die Opposition eines oder mehrerer Staaten, da sie mit der Funktion und der Struktur der DK nicht übereinstimmten; daher konnten diese Vorschläge von den betreffenden DST erfolgreich abgelehnt werden.

Im Hinblick auf diese Faktoren, welche die Entscheidungen der DK in jedem Stadium beeinflussen, hat die DK seit Beendigung des *Kominform*-Konfliktes versucht, „einstimmige“ Lösungen zu finden sowie nach den Buchstaben der Konvention zu handeln. So wurde 1953 die Geschäftsordnung der DK einstimmig geändert⁶³ und der Ausbauplan der Donau 1962 einstimmig angenommen.⁶⁴ Zahlreiche andere Probleme wurden einstimmig gelöst.⁶⁵

Auf Grund der hier geschilderten Faktoren ist die Autorität der DK im sektoriellen Integrationsprozeß der DST als „niedrig“ zu qualifizieren.⁶⁶

Dementsprechend sind laut Philipp Schmitter die Möglichkeiten für eine Ausdehnung des Tätigkeitsbereiches einer internationalen Organisation in andere Bereiche („spill-over“) entsprechend beschränkt.⁶⁷ Mit dieser theoretischen Schlußfolgerung von Philipp Schmitter muß man jedoch nicht völlig übereinstimmen, da ja auch im Ministerrat der europäischen Gemeinschaften

⁶³ CD/SES 9/PV 68, S. 181, sowie CD/SES 9/30 vom 14. Dezember 1953.

⁶⁴ CD/SES 20/55.

⁶⁵ Hinsichtlich der Rheinschiffahrtzentalkommission und anderen Flußschiffahrtskommissionen stellt der deutsche Autor Georg Roth fest: „Die Bestrebungen, den verbindlichen Mehrheitsbeschluß einzuführen, haben sich jedoch gegenüber dem Grundsatz des ‚commun accord‘ nicht durchgesetzt. Mehrheitsbeschlüsse sind zwar in der neueren Entwicklung ein wichtiges Kriterium internationaler Gemeinschaftsbildung, wirken sich in der Struktur der europäischen Flußkommissionen aber eher desintegrierend aus.“

Roth, Georg, „Territoriale und funktionale Elemente europäischer Flußschiffahrtskommissionen“, *Archiv des Völkerrechts*, Band 11/1963, S. 168—184.

⁶⁶ „The lowest level would be an agreement to negotiate between instructed national representatives a formula for the fixed distribution of mutual benefits.“

Schmitter, Philipp, *A Revised Theory of Regional Integration*, a. a. O., S. 841.

⁶⁷ *ebenda*.

seit 1966 das „Einstimmigkeitsprinzip“ praktiziert wird und dennoch ein umfangreicher Integrationsprozeß gegeben ist. Der „spill-over-Prozeß“⁶⁸ in der DK hängt jedoch ausschließlich von einer rein politischen Entscheidung aller DST ab, die wahrscheinlich außerhalb der DK auf gesamteuropäischer Ebene getroffen werden müßte. Auf Grund des in der BK aufgezeigten Aufgabenbereiches der Kommission und des derzeitigen Kräfteverhältnisses in ihr kann die Kommission über ihre derzeitigen Aufgaben nicht hinausgehen.

⁶⁸ Philipp Schmitter versteht unter „spill-over“ folgendes: „Spill-over refers ... to the process whereby members of an integration scheme — agreed on some collective goals for a variety of motives but unequally satisfied with their attainment of these goals — attempt to resolve their dissatisfaction either by resorting to collaboration in another, related sector (expanding the scope of the mutual commitment) or by intensifying their commitment to the original sector (increasing the level of mutual commitment) or both“, *Three Neo-Functional Hypotheses*, S. 162.

2. Kapitel

Die Aufgaben der Donaukommission

In diesem Kapitel soll untersucht werden, welche Maßnahmen die DK im Rahmen des beschriebenen Kräftegleichgewichtes unternimmt und welche Bedeutung diese Maßnahmen für die wirtschaftliche Entwicklung der DST besitzen.

Da in der Einleitung auf den Integrationsprozeß der DST hingewiesen wurde, soll hier untersucht werden, welche Bereiche dieser Integrationsprozeß erfaßt.

Die wesentlichste Maßnahme der DK bestand in der Koordination der nationalen Pläne zum Ausbau der Donau, wobei der Bau des Rhein-Main-Donaukanals und der Ausbau von Staustufen auf der Donau die Kommission vor zahlreiche neue Fragen stellte. Weiters traf die DK Maßnahmen zur Vereinheitlichung der Rechtsvorschriften und der Signale, sie befaßte sich mit der Wettervorhersage und mit Maßnahmen gegen die Eisbildung auf der Donau, außerdem gab sie Empfehlungen hinsichtlich der Verbesserung der Schifffahrtstechnik an die DST ab. Durch die Festsetzung von Sondergebühren auf der Donau hat die DK ebenfalls einen Einfluß auf die Kostengestaltung der Donauschifffahrt ausgeübt.

In der Folge werden die einzelnen Maßnahmen der DK im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Schifffahrt und der Verbesserung der Infrastruktur der Donau beschrieben.

1. Ausbau der Donau

1.1. Maßnahmen der Donaukommission

Die BK sieht in Art. 8/b die Ausarbeitung des „Plans der großen Ausbauarbeiten“ auf der Donau sowie eine Aufstellung der dafür erforderlichen Kosten durch die DK vor.¹ Da sich die DK nicht mit der Aufbringung der erforderlichen Investitionen befaßt, sieht Art. 8/d der BK vor, daß die DK bezüglich des Donauausbaues Rücksicht auf die wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten der DST zu nehmen hat.²

¹ Siehe Art. 8/b BK im Anhang.

² Siehe den genauen Wortlaut des Art. 8/d der Belgrader Konvention im Anhang.

Die DK hat entsprechende Vorarbeiten zur Ausarbeitung des „Großen Ausbauplanes“ getroffen (ab 1955), wobei sie den Wasserstand der Donau und die erforderlichen Minimalabmessungen der Donau (Breite, Tiefe, Kurven, Höhe der Brücken und Kabel) erfaßt hat.³ Auf Grund der Unterlagen der DST hat die DK entsprechende Untersuchungen über die zu erwartende Verkehrsentwicklung auf der Donau in den nächsten 15 bis 20 Jahren durchgeführt.⁴

Aufbauend auf diesen Untersuchungen hat die DK auf der 20. Sitzung (1962) den Ausbauplan der Donau für die Zeit von 1961 bis 1965 beschlossen.⁵

Während die I. Etappe des Ausbauplanes in zwei Perioden (1961—1965 und 1965—1970) unterteilt wurde, begann die II. Etappe des Donauausbaues 1970 und sollte bis zur Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals 1981 beendet sein.⁶ Aufgabe der II. Etappe ist der vollständige Ausbau der Donau durch Stauwerke und Schleusenanlagen. Weitere wirtschaftliche Studien wurden von den DST im Rahmen der ECE durchgeführt, soweit sie den Ausbau der Donau betreffen.⁷

1.2. Investitionen der Donaustaaten zum Ausbau der Donau

Die Behandlung dieses Punktes stellt große Schwierigkeiten dar, da die Angaben der Uferstaaten zum Teil nicht vollständig sind, die ausgegebenen Geldsummen in den verschiedenen Währungen der sozialistischen Staaten nicht umgerechnet und die durchgeführten Erdarbeiten in Kubikmeter nicht immer als Vergleichsbasis angegeben werden können. In der Folge soll daher versucht werden, die Arbeiten der einzelnen Uferstaaten für den Ausbau der Donau im Zeitraum von 1960 bis 1975 darzulegen und einen Vergleich der Kosten für jeden Uferstaat in diesem Zeitraum zu machen.

Vorerst eine kurze Übersicht über die jährlichen Ausgaben der Uferstaaten für den Ausbau der Donau in der Zeit von 1962 bis 1968:⁸

³ Siehe die „Recommendations relatives à l'établissement d'une méthode uniforme de la détermination de l'étiage navigable et de régularisation sur le Danube“ (CD/SES 14/26) sowie „Recommendations relatives à l'établissement des gabarits du chenal, des ouvrages hydrotechniques et autres sur le Danube“ (CD/SES 20/54).

⁴ CD/SES 21, S. 276 und 404.

⁵ „Plan de la première période de la première étape des grands travaux sur le Danube (1961—1965)“ (CD/SES 20/55).

⁶ „Information sur les travaux envisagés par les pays danubiens et les Administrations fluviales spéciales pour la deuxième étape du Plan des grands travaux sur le Danube (1970—1975)“ (CD/SES 29/7).

⁷ „Grand problèmes techniques et les incidences économiques d'un système unifié de voies navigables européennes“, W/TRANS/WP 34/21 Rev. 2 der ECE sowie ECE/TRANS/SC 3/31, Punkt 40.

⁸ Quelle: CD/SES 28/RE — 69/2, Anhang 2.

BRD	3,40 Mio DM
Österreich	95,20 Mio öS ⁹
ČSSR	20,60 Mio Kcs
Ungarn	69,40 Mio Forint
Jugoslawien	26,00 Mio Dinar
Rumänien	3,60 Mio Lei
Bulgarien	0,25 Mio Lewa
UdSSR	—
ET-Verwaltung	1,00 Mio Dinar
	0,25 Mio Lei
SSV-Donaumündung	14,60 Mio Lei

Bundesrepublik Deutschland:

Auf dem schiffbaren Teil der deutschen Donau sah der Ausbauplan der Donau für die Zeit von 1960 bis 1965 die Erreichung der Tiefe von 18,5 dm, im Bereich Regensburg—Kachlet und donauabwärts von Kachlet die Tiefe von 28 dm vor. Weiter war die Erweiterung der Breite der Donau und der Kurven vorgesehen. Nach planmäßiger Durchführung der Arbeiten bis 1965 blieben für die Zeit von 1965 bis 1970 weitere Aufgaben, wie die Ausbaggerung der Einmündung der Isar in die Donau, wo die bisherigen Regulierungsarbeiten keinen Erfolg zeigten; dasselbe galt für den Abschnitt des Stausees Kachlet, für Vilshofen sowie für die Einmündung des Inn in die Donau bei Passau.¹⁰

Für die Zeit ab 1970 (II. Etappe des Donauausbaues) ist die Instandhaltung der regulierten Donau sowie die Reparatur und der Ausbau der Kraftwerke Kachlet und Jochenstein vorgesehen, ebenso wie die vollständige Kanalisierung der deutschen Donau.¹¹

Hinsichtlich der *Kanalisierung* der Donau durch eine Kraftwerkskette sind folgende Strecken zu unterscheiden:

- a) Kelheim—Regensburg (mit dem Staudamm Regensburg). Diese Strecke bildet die Anschlußstrecke zum Rhein-Main-Donaukanal und wird durch den Bau des Staudammes in Poikam (Kilometer 2401,5) und in Regensburg (Kilometer 2381,3) zu einer einheitlichen Wasserstraße ausgebaut werden.
- b) Abschnitt Regensburg—Straubing: während diese Strecke zwischen 1960 und 1970 bereits reguliert wurde, soll sie im Rahmen des Fünfjahresplanes der DK von 1970 bis 1975 kanalisiert werden. Diese Kanalisierungsarbeiten sollen vor 1981 — also vor der Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals von Nürnberg bis Kelheim — beendet sein.

⁹ In dieser Summe ist die Erhaltung und der Bau der Schleusenanlagen für die Schifffahrt (Kraftwerk Aschach und Ybbs-Persenbeug in Österreich) eingeschlossen.

¹⁰ Siehe „Plan d'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube (1966—1970)“ (CD/SES 26/13).

¹¹ „Informations sur les travaux envisagés (1970—1975), a. a. O.

- c) Straubing—Vilshofen: Kanalisierung dieser Strecke bis 1989 durch die Errichtung von drei Stauwerken (Deggendorf, Aicha, Vilshofen).
- d) Vilshofen—Jochenstein: diese Strecke gilt bereits als kanalisiert.

In der Zeit von 1960 bis 1965 hat die BRD für die Regulierungsarbeiten insgesamt 15,55 Mio DM ausgegeben. Es ist anzunehmen, daß sie für 1966 bis 1970 die gleiche Summe ausgab.¹² Für die Kanalisierung der Donau ab 1970 liegen noch keine Kostenberechnungen vor.¹³

Der Ausbau der deutschen Donau wird durch die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft finanziert.¹⁴

Wie aus diesem Ausbauplan ersichtlich, liegt das Hauptinteresse der BRD am Donauausbau im Anschluß der Donau an den Rhein-Main-Donaukanal, der bis 1981 fertiggestellt werden soll.

Österreich:

Die Durchführung der Regulierungsarbeiten auf der österreichischen Donau in der Zeit von 1960 und 1965 sollte die Erreichung der Tiefe von 25 dm oberhalb des Stauwerkes Aschach, 21 dm zwischen Aschach und Wien und 23 dm unterhalb von Wien ermöglichen. Diese Arbeiten konnten bis 1965 durchgeführt werden.¹⁵

Weiters konnten zahlreiche Schiffe gehoben werden. Für die Zeit von 1965 bis 1970 wurden zahlreiche Regulierungsarbeiten für die Niederwasser geplant.¹⁶

Für die Zeit ab 1970 (II. Etappe) ist der Bau von zwei weiteren Kraftwerken (das Kraftwerk Ottensheim wurde bereits 1969 begonnen, das zweite Kraftwerk ist noch nicht festgelegt) geplant.

Vor allem die Entwicklung der Wirtschaft im Raum Linz—Wien macht einen weiteren Ausbau durch Kraftwerke erforderlich. Diese Idee wurde unter anderem von der Wiener Handelskammer vertreten: „Die Wiener Wirtschaft ... müsse daher den Ausbau der Kraftwerksketten auch zwischen Linz und Wien fordern. Selbst wenn die beiden Werke von Altenwörth und Greifenstein fertig sein sollten, werde bis 1981 auch das Kraftwerk Mauthausen mit seinen Stau- und Schleusanlagen für die Schifffahrt benötigt.“¹⁷ Ebenso wurde von Verkehrsminister Fröhbauer der weitere Ausbau der Donau durch Kraftwerke unterstützt, da dieser sowohl der Schifffahrt als auch der Energieversorgung dient.¹⁸

¹² Eine Aufstellung der durchgeführten Investitionen lag noch nicht vor.

¹³ „Informations sur les travaux envisagés (1970—1975)“, a. a. O.

¹⁴ Bezüglich der Kostendeckung durch den Bau von Kraftwerken siehe *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 23. Mai 1968, „Ein von Wasserkraftwerken finanzierter Wasserweg“.

¹⁵ CD/SES 24/6, S. 389 f.

¹⁶ „Plan d'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube (1966—1970)“ (CD/SES 26/13).

¹⁷ *Die Presse*, 17. Februar 1971.

¹⁸ *ebenda*, 27. Jänner 1971: Verkehrsminister Fröhbauer erhebt die Forderung nach der Schaffung eines eigenen „Donaugesetzes“, das durch ein zeitlich abgestimmtes

Während von zahlreichen Gruppen in Österreich die Meinung vertreten wird, daß der Bau von Atomkraftwerken wirtschaftlich rentabler ist, wird von den Vertretern der Handelskammern in Oberösterreich und Wien darauf hingewiesen, daß der Bau der Wasserkraftwerke nicht nur der Gewinnung elektrischen Stromes, sondern auch der Schifffahrt, der Landwirtschaft und dem Handel zugute kommt.

Einer der Propagandisten des Donauausbaues in Österreich ist der „*Österreichische Kanal- und Schifffahrtsverein*“, der einerseits den Anschluß der Donau an den Rhein und andererseits den Ausbau der österreichischen Donau durch Kraftwerke unterstützt. Zur Tagung dieses Vereines im September 1971 in Wien erschienen nicht nur die Vertreter der Rhein-Main-Donau-AG, sowie der österreichischen und jugoslawischen Interessenten am Donauausbau, sondern auch ein Vertreter der DK sowie Vertreter der Rheinschifffahrt.¹⁹

Tatsächlich hat Österreich für den Ausbau der Donaukraftwerke und damit auch für den Ausbau der Schifffahrt große Summen investiert. Insgesamt hat Österreich im Zeitraum 1962 bis 1968 332,518 Mio Schilling für den Ausbau der Kraftwerke Jochenstein, Aschach und Ybbs-Persenbeug investiert.²⁰

Tschechoslowakei:

In der Zeit von 1960 bis 1965 sollte durch entsprechende Regulierungsarbeiten auf dem tschechischen Teil der Donau die Tiefe von 23 dm erreicht werden. Auf dem gemeinsamen österreichisch-tschechoslowakischen Donauabschnitt wurden die Baggerarbeiten durch die österreichischen Behörden und die Herbeischaffung der Steine durch die ČSSR-Behörden durchgeführt. Für 1965 bis 1970 waren vor allem Regulierungsarbeiten für die Zeiten der Niedrigwasser geplant.

Im Ausbauplan für die II. Etappe (1970—1980) sieht die ČSSR folgende Arbeiten (Erdbewegungen) vor:

120.000 Kubikmeter Steine für Steindämme,

80.000 Kubikmeter Baggerarbeiten,

wobei die Kosten mit 40 Mio Kcs vorgesehen sind. Die Arbeiten im Abschnitt Rajka—Gönyü sollten in der Folge von der 1968 errichteten SSV geplant und durchgeführt werden. Wie bereits erwähnt, haben jedoch die Vertreter der ČSSR und Ungarns auf der 30. Sitzung der DK die Errichtung dieser Sonderstromverwaltung auf unbestimmte Zeit verschoben.

Ausbauprogramm die Interessen der Schifffahrt und der Stromerzeugung zu vereinen vermag.

¹⁹ Über den Ausbau der österreichischen Donau siehe die Beilage zur *Wochenpresse*: „Wirtschaftsraum Donau“ vom 26. August 1970 sowie das „Donausymposium“ der Österreichischen Donaukraftwerke AG vom 12. Februar 1968; die österreichische Raumordnungskonferenz hat sich im Mai 1972 ebenfalls mit dem Ausbau der Donau und deren Bedeutung für die Wirtschaft in Niederösterreich und Oberösterreich befaßt, *Die Arbeiterzeitung* vom 17. Mai 1972, S. 2.

²⁰ CD/SES 28/RE — 1969/2.

Stromabschnitt Rajka—Gönyü: (Kilometer 1850 bis 1791)

Dieser Abschnitt erfordert eine gesonderte Behandlung bezüglich der Kostenaufbringung für die Regulierungsarbeiten durch die ČSSR und Ungarn.²¹

In der Zeit von 1960 bis 1965 sollte oberhalb von Gönyü die Tiefe von 23 dm, unterhalb die Tiefe von 25 dm erreicht werden. Auf Grund der Hochwasser im Frühjahr 1965 ging die Tiefe zeitweilig auf 18 dm zurück. Dem „Plan d'achèvement des grands travaux sur le Danube pour 1966—1970“ kann man entnehmen, daß für 1970 die Erreichung einer Tiefe von 25 dm für die gesamte Strecke vorgesehen war. Jedoch hatte sich, trotz entsprechender Regulierungsarbeiten bis 1970 die Situation im Stromabschnitt Rajka—Gönyü so wenig gebessert (18 dm), sodaß für 1975 neuerlich als Ziel die Erreichung von 25 dm Tiefe geplant wurde.

Folgende Summen wurden seit 1960 für die Regulierungsarbeiten in diesem Sektor aufgewandt:²²

Periode	ČSSR (1000,—)	Ungarn (1000,—)
1960—1965 ¹⁾	54.142,42 Kčs	58.520,81 Forint
1965—1970 (Plan) ²⁾	62.000,00 Kčs	100.500,00 Forint
1970—1975 (Plan) ³⁾	63.000,00 Kčs	100.000,00 Forint

Bei der Diskussion über die Errichtung der Sonderstromverwaltung in diesem Abschnitt ging es vor allem darum, nachzuweisen, daß die ČSSR und Ungarn unverhältnismäßig hohe Ausgaben für diese Strecke hätten.²³ Da der Vergleich über die für den Donauausbau aufgewendeten Kosten der DST sehr schwierig ist, mußte schließlich der Versuch der ČSSR und Ungarns, die Errichtung der Sonderstromverwaltung damit zu begründen, wieder aufgegeben werden.

²¹ *oben*, I. Teil 4. Kapitel § 2.4.

²² Quellen:

¹⁾ Berechnet nach der Statistik der DK, CD/SES 24/6.

²⁾ Siehe „Plan d'achèvement de la première étape des grands travaux sur le Danube 1966—1960“, CD/SES 26/13.

³⁾ „Information sur les travaux envisagés par les pays danubiens ... pour la deuxième étape du Plan des grands travaux sur le Danube“ (1970—1975), CD/SES 29/7.

²³ Siehe Annex 2, CD/SES 28/RE — 1969/2: „Rapport de la réunion des experts des pays danubiens, chargée de l'examen des questions concernant les mesures nécessaires pour assurer et améliorer les conditions de la navigation dans le secteur Rajka-Gönyü“, 16. bis 22. September 1969.

Ungarn:

Das Hauptproblem für die ungarische Donau stellt — wie bereits erwähnt — der Abschnitt Rajka—Gönyü dar. Für den restlichen ungarischen Donauabschnitt (Kilometer 1708 bis 1433) waren im Ausbauplan der Donau für die I. Etappe 1960 bis 1970 vor allem Baggerarbeiten und die Errichtung von neuen Uferdämmen vorgesehen. Für den Ausbau dieser Strecke hat Ungarn in der Zeit von 1962 bis 1967 jährlich durchschnittlich 37,62 Mio Forint ausgegeben. (Für die nur 60 Kilometer lange Strecke Rajka—Gönyü hat Ungarn jedoch 1962/63 ungefähr 23 Mio Forint ausgegeben.)

Für die Periode 1970 bis 1975 liegt bereits ein genauer Plan für die gemeinsame ungarisch-tschechische Strecke vor.²⁴

Jugoslawien:

Vor allem durch die Aufstauung der Donau durch das Eiserne-Tor-Kraftwerk wurden zahlreiche Uferbauten erforderlich, da das Wasser der Donau stieg und ganze Ortschaften (Orsava, Tekija usw.) bedeckte. Insgesamt wurden 120 Kilometer der Schutzdämme entlang der Donau neu gebaut. Gleichzeitig jedoch konnte die Tiefe von 25 dm bis Belgrad erreicht werden. Für die Periode 1970 bis 1975 lagen noch keine Pläne vor.

Eiserne-Tor-Verwaltung (ETV):

Für die Schifffahrt sollte in der Zeit von 1960 bis 1965 die Tiefe von 22 dm erreicht werden. Ab 1965 führte die ETV keine nennenswerten Arbeiten außer der Erhaltung des Flußbettes durch, da sich weitere Arbeiten auf Grund des ETK-Baues erübrigten.

Durch den Bau des ETK wurde nicht nur die Stromversorgung beider Länder sichergestellt, sondern eine intensive industrielle Zusammenarbeit beider Länder ermöglicht.²⁵ Bereits beim Bau des Kraftwerkes waren über 100 verschiedene Industriebetriebe beschäftigt. Ganze Ortschaften wurden verlegt, da die früheren Siedlungen überflutet wurden. Die auf dem jugoslawischen Teil lebende Bevölkerung, die zu den ärmsten ganz Serbiens gehörte, erhielt durch den Bau des Dammes neue Arbeitsplätze. Neue Straßen wurden auf beiden Seiten gebaut, so daß diese wirtschaftlich rückständige Gegend auch verkehrsmäßig neu erschlossen wurde.²⁶

Es ist zu erwarten, daß die in diesem Bereich begonnene Zusammenarbeit beider Staaten auf andere wirtschaftliche Bereiche übergreift und damit zum Ausgangspunkt einer funktional begrenzten Integration (zum Beispiel auf dem Energiesektor) zwischen beiden Staaten wird.

²⁴ *Information sur les travaux envisagés, a. a. O., S. 5 ff.*

²⁵ Emil Hoffmann weist auf die bereits im RGW vorhandene industrielle Zusammenarbeit beider Staaten auf dem Sektor der Schwerindustrie, im Hüttenwesen, im Schiffsbau, in der Chemischen Industrie und in der Erdölindustrie hin. *Wirtschaftskooperation im Donaauraum, a. a. O., S. 38.*

²⁶ „Wasserkraft und Schifffahrtssystem Djerdap“, *Export-Press*, Beograd: während auf dem rumänischen Gebiet 14.500 Einwohner umgesiedelt wurden, waren es auf dem jugoslawischen Territorium ungefähr 8.500 Einwohner.

Rumänien:

Rumänien besitzt gemeinsame Donauabschnitte mit Jugoslawien, mit Bulgarien sowie mit der UdSSR und einen rein rumänischen Abschnitt. Während in der Zeit des Niederwassers auf der Donau wird hauptsächlich der Seitenarm Bela-Borcea benützt, über den keine statistischen Angaben vorhanden sind. In der Donaumündung, für deren Ausbaggerung die erwähnte Sonderstromverwaltung zuständig ist, gibt es laufend Sandablagerungen in Form von Dünen. Um die Ausfahrt in das Schwarze Meer zu ermöglichen, müssen sowohl Baggerarbeiten als auch der Bau von Uferdämmen durchgeführt werden.

Da die Donau 1970 bei Braila aus den Ufern trat, wäre es erforderlich, entsprechende Schutzdämme aufzubauen. Allerdings wurde von seiten Rumäniens argumentiert, daß die Nebenflüsse der Donau über die Ufer traten, nicht jedoch die Donau selbst, sodaß entsprechende Maßnahmen der DK hinfällig sind. Durch den geplanten Ausbau der Donau durch Kraftwerke wird die Gefahr der Überschwemmungen sicherlich verringert.

Bulgarien:

Bulgarien teilt seinen Donauabschnitt mit Rumänien. Während Bulgarien auf einem Teil der Strecke (Kilometer 610 bis 375) alle Arbeiten allein durchführt, wurde der Rest des Abschnittes von Rumänien betreut. Im Ausbauplan für 1970 bis 1975 ist das geplante Kraftwerk in Izlaz-Somovits bereits enthalten.²⁷

Sowjetunion:

Während die UdSSR für den Ausbau der Donau (Kilia-Arm und sowjetisch-rumänischer Abschnitt) keine Auslagen hatte, hat diese für den Ausbau der Häfen Reni und Ismail entsprechende Investitionen durchgeführt:²⁸

	1960—1965 ¹⁾	1965—1970 (Plan) ²⁾	1970— (Plan) ³⁾
Ausbaggerungen:			
Reni	1,511.800 m ³	Verbesserung durch Ausbaggern zweier Becken; Neubau eines dritten Beckens; Hafenanlagen	Erreichung der Tiefe von 4 m in allen Hafenbecken
Ismail	1,735.600 m ³	Becken und Hafenanlagen, Festigung der Ufer	Erweiterung der Winterhäfen
Totalkosten	—	6,340.000 Rubel	—

²⁷ Über das geplante Kraftwerk Izlaz-Somovits siehe *oben*, I. Teil 4. Kapitel § 1.3.

²⁸ Quellen:

1) CD/SES 20/55.

2) „Plan d'achèvement 1965—1970“, *a. a. O.*

3) „Information sur les travaux envisagés 1970—1975“, *a. a. O.*

2. Entwicklung der Schifffahrt

Während die Schifffahrt auf der Donau zur Zeit des *Kominform*-Konfliktes zahlreichen Restriktionen unterworfen war,²⁹ konnte sie ab 1953 — nach Beseitigung der politischen Hindernisse — eine rasche Entwicklung nehmen.³⁰) Mit dem Beginn des koordinierten Ausbaues der Donau ab 1962 ist ein deutliches Ansteigen des Gesamtverkehrsvolumens auf der Donau zu erkennen (von 1962: 25,6 Mio Tonnen auf 1968: 49 Mio Tonnen).

Daraus geht eindeutig hervor, daß die Koordinierung der Ausbaupläne der DST den wesentlichsten Einfluß auf die Entwicklung der Schifffahrt ausgeübt hat.

Bevor auf eine detaillierte Schilderung der Entwicklung der Schifffahrt eingegangen wird, sollen noch alle anderen Maßnahmen der DK beschrieben werden, die einen unmittelbaren Einfluß auf die Entwicklung der Schifffahrt ausgeübt haben.

2.1. Vereinheitlichung der Signalanlagen und der Rechtsvorschriften auf der Donau

Art. 8/f der BK überträgt der DK „die Festlegung eines einheitlichen Systems der Bezeichnung der Schifffahrtsstraße auf dem gesamten schiffbaren Lauf der Donau sowie, unter Berücksichtigung der besonderen Gegebenheiten der einzelnen Stromabschnitte, die Festlegung der grundsätzlichen Bestimmungen über die Schifffahrt auf der Donau einschließlich jener über den Lotsendienst“.

Durch die Zusammenarbeit der DK mit der ECE wurde nicht nur ein einheitliches Signalsystem auf der Donau, sondern auch einheitliche Schifffahrtsregeln, die sogenannten „*Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube*“ für alle DST geschaffen.³¹ Während dadurch frühere Regelungen, die nur für die sozialistischen Staaten galten, außer Kraft gesetzt wurden,³² gelten die gegenwärtigen Regelungen für sämtliche DST. Ab 1. Oktober 1970 trat dieselbe auch für die Rheinstaaten in Geltung, womit bereits ein erster Schritt zur Rechtsvereinheitlichung auf dem Rhein und auf der Donau gemacht wurde.³³

Eine weitere Tätigkeit hinsichtlich der Vereinheitlichung der Rechtsvorschriften auf der Donau wird der DK in Art. 8/g der BK übertragen. Eine *Vereinheitlichung der Vorschriften* hat die DK in den Bereichen der

²⁹ 1950 wurden insgesamt 9,7 Mill. Tonnen auf der Donau befördert. Gorove nimmt für 1936 den Gesamttransport auf der Donau mit 7,59 Mill. Tonnen an.

Gorove, Stefan, *a. a. O.*, S. 13.

³⁰ In der Zeit von 1953 bis 1960 stieg der Gesamttransport auf der Donau von 14,6 Mill. Tonnen auf 25 Mill. Tonnen an. Siehe Tabellen 4 und 5.

³¹ ECE/TRANS 325 vom 17. Juli 1967 sowie CD/SES 25/24.

³² CD/SES 4/16, SES 11/32, SES 19/46 sowie SES 20/38.

³³ *Die Presse*, 24. April 1970.

Sanitätskontrolle (Personen, Tiere und Pflanzen) sowie der Zoll- und Polizeiüberwachung vorgenommen.³⁴

Vor allem die Vorschriften über die Zollüberwachung sind von großer wirtschaftlicher Bedeutung, da die Vereinheitlichung der Zollformalitäten und Formulare eine schnellere Durchfahrt ohne lange Aufenthalte ermöglichen. Außerdem werden durch die einheitlichen Formulare und Bestimmungen unnötige Schikanen von seiten der Zollbehörden vermieden. Die Bestimmungen der Sanitätskontrolle über Epidemien und Typhus gehen auf eine lange Tradition der DK zurück.

Die „Règles de la surveillance fluviale“ stellen den Hafenbehörden als Überwachungsorgane die Aufgabe, die Durchführung der Schifffahrtsregeln zu kontrollieren und die Bauten, Hafenanlagen und Signalsysteme zu schützen. Eigentliche Inspektionsorgane der DK gibt es zum Unterschied von der EDK nicht.

2.2. Wettervorhersage und Maßnahmen gegen die Eisbildung auf der Donau

Art. 8/h der BK bestimmt als weiteren Aufgabenbereich der DK die Koordination der hydrometeorologischen Dienste auf der Donau, die Publikation eines hydrometeorologischen Bulletins sowie die Vorhersage des Wasserstandes der Donau.

Dieser Dienst ist für die Donauschifffahrt unerlässlich. Es muß nicht nur die Wassermenge auf der Donau festgestellt werden, sondern die Bildung von Nebel und Eis vorhergesagt werden können. Die Wassermenge auf der Donau spielt eine sehr große Rolle für den Tiefgang der Schiffe und Kähne und damit für deren Ladefähigkeit. Nebel auf der Donau kann die Schifffahrt stunden- und tagelang hindern, sofern die Schiffe nicht über die entsprechenden Einrichtungen verfügen.³⁵

Um jedoch entsprechende Wetterprognosen und Vorhersagen über den Wasserstand der Donau machen zu können, ist es erforderlich, die Schnee- und Regenfälle im Quellgebiet der Nebenflüsse der Donau (Theiß, Save, Pruth usw.) sowie deren Wasserführung zu kennen. Die Ausdehnung des hydrometeorologischen Dienstes auf die Nebenflüsse wurde jedoch von Jugoslawien und Rumänien abgelehnt. (Beide Staaten entnehmen den Nebenflüssen der Donau Wasser zu industriellen und landwirtschaftlichen Zwecken und wollen diese Nutzung nicht der Kontrolle der DK unterwerfen.)

³⁴ a) „Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance vétérinaire et phytosanitaire“ (Publikation der DK, Budapest, 1958).

b) „Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance sanitaire“ (DK, Budapest, 1962).

c) „Recommandations relatives à l'unification des règles de la surveillance douanière“ (DK, Budapest, 1964).

d) „Règles de la surveillance fluviale applicable au Danube“ (DK, Budapest, 1964).

³⁵ Zum Beispiel Radareinrichtungen. Siehe die entsprechenden Maßnahmen der DK zur Einführung von Radargeräten auf den Donauschiffen, unten, II. Teil, 2. Kapitel § 2.3.

Im Zusammenhang mit der Wettervorhersage auf der Donau stehen die Maßnahmen der DK gegen die Bildung von Treibeis und die dadurch im Frühjahr entstehenden Überschwemmungen.

Anläßlich der Überschwemmungskatastrophe im Jahre 1955 in Ungarn, war Ungarn Initiator eines Beschlusses der DK, der gemeinsame Maßnahmen gegen die Eisbildung und Überschwemmungen vorsah.³⁶ Gemäß diesem Beschluß sollte die Kommission im Fall der Eisbildungen und Überschwemmungen den zuständigen nationalen Behörden Unterstützung gewähren und ein System entwickeln, das entsprechende Vorwarnungen an die zuständigen Behörden ermöglicht.³⁷ Weiters sollte anläßlich des Ausbauplanes der Donau dem Bau von Schutzdämmen gegen Überschwemmungen Rechnung getragen werden. Allerdings kann die DK anläßlich des Ausbauplanes der Donau nur Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrt von den DST verlangen, die Kommission kann jedoch kaum Einfluß auf die Maßnahmen der DST nehmen, die diese anläßlich des Ausbaues der Donau gegen die Gefahr von Überschwemmungen ergreifen.

2.3. Verbesserung der Schifffahrtstechnik

Die DK hat im Rahmen ihrer Aufgabe, zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau beizutragen, auf die Modernisierung der Flotten der DST besonderen Wert gelegt.

So hat die DK auf Grund der Initiative der UdSSR eine Vereinheitlichung der Vorschriften für den Funkverkehr und der Anwendung der Radargeräte vorgenommen. Damit verbunden war die Erneuerung der Radar- und Funkgeräte der nationalen Flotten.³⁸

Zur Modernisierung der Flotten hat die DK entsprechende Studien über die Einführung des „Containerverkehrs“ und des „Schubverkehrs“ unternommen.³⁹ Während sich die Direktorenkonferenz der Schifffahrtsgesellschaften mit den materiellen Fragen der Einrichtung des Containerverkehrs befaßte, befaßte sich die DK mit der Lösung der technischen, juristischen (Zollfragen) und statistischen Fragen dieses Problems.⁴⁰ Gleichzeitig stützte sich die DK auf die vom Binnenschifffahrtskomitee der ECE erlassenen Vorschriften und Empfehlungen.⁴¹

³⁶ CD/SES 14/18, oben, I. Teil 3. Kapitel § 1.1.

³⁷ *ebenda*. Im Falle der Überschwemmungskatastrophe in Rumänien im Frühjahr 1970 hat die DK entsprechende Vorwarnungen an Rumänien gesandt. Die Hydrometeorologische Arbeitsgruppe der DK befaßt sich mit der Verbesserung der Methoden zur Vorhersage der Eisbildung auf der Donau.

³⁸ Die OMM (Organisation Mondiale de Météorologie) hat sich ebenfalls für diese Unternehmungen der DK interessiert.

³⁹ „Information concernant les transports en containers sur le Danube“ (CD/SES 27/9, S. 321 ff.

⁴⁰ *ebenda*, S. 324.

⁴¹ *ebenda*, S. 325. So wurde von sämtlichen DST, die unter den Auspizien der ECE ausgearbeitete „Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure“ sowie die „Convention relative au contrat de transport“ unterzeichnet. Siehe CD/SES 16, S. 302 und SES 20, S. 374—375.

Die DK hat in ihren Berichten über die Entwicklung der Donauschifffahrt und der nationalen Flotten seit Jahren auf die Entwicklung des *Schubverkehrs* hingewiesen; so stellten die Schubschiffe oder Spezialschiffe für den Schubverkehr im Dezember 1969 insgesamt 23,4% der gesamten Motorkraft aller Donauschiffe dar.⁴²

Daraus wird ersichtlich, daß die Schubschifffahrt einen immer breiteren Raum in der Donauschifffahrt einnimmt.

Während Österreich, Jugoslawien, Rumänien und die ČSSR noch keine Versuche mit *Containern* gemacht haben, haben Bulgarien, Ungarn und die UdSSR sowie die BRD bereits ein aktives Interesse für den Containerverkehr gezeigt.⁴³

Der Budapester Freihafen soll durch entsprechende Einrichtungen für den Containerverkehr zum wichtigsten Knotenpunkt des Containerverkehrs auf der Donau werden.⁴⁴

Die UdSSR hat 1968 bereits 131 Tonnen mit Containern in Ismail und Reni umgeschlagen.⁴⁵

Im Hinblick auf den sich entwickelnden Containerverkehr versucht die DK, die Ladeeinrichtungen in den Häfen zu diesem Zweck zu vereinheitlichen. Entsprechende Studien der DK sind in Vorbereitung.⁴⁶

2.4. Einfluß der Donaukommission auf die Tarifpolitik der Schifffahrtsgesellschaften

Durch die Erörterung von Sondergebühren im Falle des Stromabschnittes Gabčíkovo—Gönyü sowie beim Bau des ETK besitzt die DK einen entscheidenden Einfluß auf die Gestaltung der Tarife der einzelnen Schifffahrtsgesellschaften. Bei der Expertentagung der DK über den Stromabschnitt Gabčíkovo—Gönyü 1970 wurde vom österreichischen Delegierten der Vorschlag gemacht, die gesamte Tarifpolitik der Schifffahrtsgesellschaften zu untersuchen, da diese in unmittelbarem Zusammenhang mit der Festsetzung der Sondergebühren auf der Donau steht.⁴⁷

Durch die Empfehlungen der DK hinsichtlich der Modernisierung der Sachapparatur der Schifffahrtsgesellschaften (Schubschifffahrt, Containerverkehr, moderne Ladeeinrichtungen) wurde ebenfalls die Rentabilität der Schifffahrt erhöht und damit indirekt die Tarifgestaltung beeinflusst. Durch die Kontakte zwischen der DK und der Direktorenkonferenz der Schifffahrtsgesellschaften wurde eine gute Zusammenarbeit gewährleistet und die gleichzeitige zusammenhanglose Behandlung von Problemen verhindert.

⁴² „*Information sur le développement de la navigation danubienne au cours de la période de 20 ans de 1950 à 1969*“, Budapest, 1971, S. 34 („Information 1950 bis 1969“ abgekürzt).

⁴³ „*Informations concernant le transport en containers*“, a. a. O.

⁴⁴ „*Schifffahrt und Strom*“, Österreichischer Kanal- und Schifffahrtsverein, 7/1969, S. 12, sowie *MTI-Nachrichtenagentur*, Budapest, 2. Juni 1969.

⁴⁵ „*Informations concernant le transport en containers*“, a. a. O.

⁴⁶ *ebenda*.

⁴⁷ Siehe die Rede des österreichischen Delegierten auf der Expertentagung der DK im Herbst 1969 über den Abschnitt Rajka—Gönyü (CD/SES 28/RE — 1969, S. 2).

Welche Maßnahmen kann die DK hinsichtlich der Sondergebühren auf der Donau ergreifen?

Art. 8/k der BK macht der DK „die Aufstellung und die Genehmigung des Haushaltsplanes der Kommission sowie die Festsetzung und die Einhebung der in Art. 10 festgesetzten Abgaben“ zur Aufgabe.

Art. 10 der BK sieht bei der Abstimmung über den Haushaltsplan der DK sowie über die Festsetzung von Sondergebühren Mehrheitsbeschluß bei Anwesenheit aller Mitglieder vor. Bezüglich der Festlegung der Sondergebühren durch die DK sagt Art. 10: „Zur Bestreitung der Kosten für besondere Arbeiten, die zur Erhaltung und Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen durchgeführt werden, kann die Kommission Spezialabgaben festsetzen.“

Grundsätzlich treten die DST für die vollständige *Gebührenfreiheit* auf der Donau ein.⁴⁸ Da jedoch dieses Ziel noch nicht erreicht ist, wird die Einhebung von Sondergebühren von den Uferstaaten weiter als Finanzierungsmöglichkeit in Betracht gezogen. Die hydrotechnischen Arbeiten auf der Donau können sowohl von den Uferstaaten als auch von der DK oder von den entsprechenden Sonderstromverwaltungen durchgeführt werden.

Während bei Durchführung der Arbeiten durch die Uferstaaten diese selbst für die Kosten aufkommen müssen oder nach vorheriger Beratung mit den restlichen Uferstaaten eine Sondergebühr einheben dürfen, so ist für die Arbeiten der Sonderstromverwaltungen von vornherein eine spezielle Regelung gegeben; die Sonderstromverwaltungen heben entsprechend ihrem halbautonomen Status unabhängig von der DK Sondergebühren ein (Art. 20, 21 und 36 BK). Die Kommission wird davon in Kenntnis gesetzt, deren Bewilligung ist jedoch nicht erforderlich.⁴⁹

Während die Einhebung von *Sondergebühren für die Arbeiten der Uferstaaten einen Sonderfall darstellt, so stellt die Einhebung von Sondergebühren durch die Sonderstromverwaltungen den Normalfall dar.* Es handelt sich dabei um eine Praxis, die die BK von der PK 1921 übernommen hat.

Während im Falle der Baues des ETK die Aufhebung der Gebühren nach Fertigstellung des Baues im Jahre 1972 angestrebt wurde, hätte die Einhebung von Gebühren im Stromabschnitt Gabčíkovo—Gönyü einen Schritt nach rückwärts bedeutet.

Allerdings wird anlässlich des Rhein-Main-Donaukanals ebenfalls an die Einhebung von Gebühren von seiten der BRD gedacht, da es sich dabei um einen rein deutschen Kanal handelt.

⁴⁸ Protokoll der Wiener Direktorenkonferenz der Donauschiffahrtsgesellschaften 1969, DDSG Wien.

⁴⁹ Im Art. 8/e erhält die DK das Recht, den SSV entsprechende Ratschläge und Empfehlungen hinsichtlich des Ausbaues der Donau zu erteilen, an die die SSV gebunden sind (siehe bezüglich der Praxis der ET-Verwaltung Magarasevic, Alexander, „Le régime international du système des Portes de Fer“, *Les cours d'eaux internationaux*, a. a. O., S. 54). Die Durchführung und Finanzierung des Donauausbaues erfolgt jedoch einzig und allein durch die SSV im jeweiligen Abschnitt.

2.5. Entwicklung des Güterverkehrs und des Handels auf der Donau

Der Güterverkehr auf der Donau stieg in der Zeit von 1950 bis 1969 auf das Fünffache (9,7 Mio Tonnen 1950, 47,9 Mio Tonnen 1969).⁵⁰

Im Hinblick auf die Verbindung des Rheins mit der Donau mag ein Vergleich der Entwicklung der Schifffahrt auf beiden Strömen interessant sein.⁵¹

Jahr	Donau*	Rhein*
1955	16.547	94.639**
1960	25.054	133.032
1965	38.673	150.957
1969	47.935	186.261
Prozentuelle Veränderung (Basis 1955)	295,7	197,8

* In 1000 Tonnen.

** Normale Transporte auf dem Rhein ohne Transporte auf dem holländischen Rhein-Sektor.

Dieser Statistik kann man entnehmen, daß sich der Verkehr auf der Donau wesentlich schneller entwickelt hat als auf dem Rhein. Die Studie der ECE-Expertengruppe über den Rhein-Main-Donaukanal kommt daher zum Schluß, daß die Donau in Verbindung mit der wirtschaftlichen Entwicklung der DST noch weiter ausbaufähig ist.⁵²

Während Rumänien, Bulgarien, Jugoslawien und Ungarn einen verhältnismäßig hohen Inlandverkehr besitzen, ist die UdSSR, Österreich und die BRD hauptsächlich am internationalen Verkehr interessiert.

Besonders interessant für den Schiffsverkehr der DST ist die Entwicklung der Handelsbeziehungen der DST mit der UdSSR via Donau, worüber die nachfolgende Tabelle berichtet.

Zählt man die Importe und Exporte der UdSSR, die auf dem Donauwege transportiert wurden, zusammen, so stellt man fest, daß im Jahre 1950 *Ungarn* mit 705.600 Tonnen und *Rumänien* mit 470.700 Tonnen die wichtigsten Handelspartner der UdSSR waren. Im Jahre 1969 hingegen waren es *Bulgarien* (3,71 Mio Tonnen) und *Österreich* (1,45 Mio Tonnen).

Die Beseitigung des „Flaschenhalses“ am *Eisernen Tor* war für Jugoslawien und die gesamte Donauschifffahrt von besonderer Bedeutung: während 1950 22 Mio Tonnen Güter diese Strecke passierten, waren es 1969 insgesamt

⁵⁰ Siehe Tabellen 4 und 5 im Anhang.

⁵¹ Quelle: „Informations sur les liaisons Rhin-Main-Danube, Danube-Oder-Elbe“ (CD/SES 29/10); siehe auch die ECE-Studie über die Rhein-Main-Donau-Verbindung, S. 156.

⁵² ECE-Studie, a. a. O., S. 27—30: Diese Studie weist ebenfalls auf die Entwicklung der Binnenwasserstraßen in der BRD, im EWG-Raum und in Osteuropa hin, deren Beförderungsleistung im Vergleich zur Eisenbahn in fast allen Fällen gestiegen ist.

Handelsbeziehungen der Donaustaaten mit der Sowjetunion (via Donau):⁵³

Land	Sowjetische Importe aus: (in 1000 Tonnen)				Sowjetische Exporte nach: (in 1000 Tonnen)			
	1950	%	1969	%	1950	%	1969	%
Rumänien	470,0	38,0	0,8	—	0,7	—	—	—
Bulgarien	94,0	7,2	522,7	37,3	23,6	4,8	3197,1	46,0
Jugoslawien	—	—	133,9	9,0	—	—	1155,0	15,0
Ungarn	561,2	43,0	133,1	9,0	144,4	28,0	920,0	7,2
ČSSR	—	—	78,8	5,6	328,5	66,0	220,0	3,0
Österreich	191,3	15,0	115,4	8,2	—	—	1335,0	19,0
BRD	—	—	0,6	—	—	—	2,2	—
Andere Länder	—	—	449,1	32,0	—	—	378,0	5,0
Total	1316,5	100,0	1434,0	100,0	497,5	100,0	7207,3	100,0

6,45 Mio Tonnen. Nach jugoslawischen Angaben rechnet man nach Fertigstellung des Kraftwerkes mit einem jährlichen Güterverkehr von 14 Mio Tonnen, der im Jahre 1996 30 Mio Tonnen erreichen dürfte.⁵⁴

Rumänien und die UdSSR besitzen einen umfangreichen Verkehr mit einzelnen Uferstaaten im Mittelmeerraum, der durch den Kanal von Sulina und den russischen Kilia-Arm abgewickelt wird.⁵⁵ Der Transport im Kanal von Sulina hat folgende Entwicklung⁵⁶ seit 1950 durchgemacht:

	1950	1960	1969
Eintritt in den Sulina-Kanal*	101	999	1249
Austritt aus dem Sulina-Kanal*	114	498	1344

* Anzahl der Güter in 1000 Tonnen.

Im Jahre 1969 haben insgesamt 1690 Seeschiffe und Flußschiffe den Kanal von Sulina durchquert.⁵⁷

Ein großes Problem für den Donauverkehr ergibt sich aus der *Unpaarigkeit der Wirtschaftsbeziehungen* zwischen den einzelnen DST. Dies hängt von

⁵³ *Information 1950—1969, a. a. O., S. 13.*

⁵⁴ *Hydroenergetical and Navigational System Djerdap*, Belgrad, S. 30 (weitere Angaben dieser offiziellen Publikation sind unbekannt) sowie *Information 1950—1969, a. a. O., S. 16.*

⁵⁵ Über den Verkehr der UdSSR mit den Nichtuferstaaten auf dem Kilia-Arm, der rein sowjetisch ist, bestehen keine Angaben.

⁵⁶ *Information 1950—1969, a. a. O., S. 14—15.*

⁵⁷ *ebenda.*

der spezifischen Art der Güter ab, die per Schiff auf der Donau befördert werden.⁵⁸

Während vor dem Zweiten Weltkrieg die BRD hauptsächlich Fertigprodukte, wie Maschinen und Eisenteile, via Donau in die südosteuropäischen Staaten transportierte und diese donauaufwärts Getreide und Rohöl lieferten, hat sich diese wirtschaftliche Asymetrie der DST durch die industrielle Revolution der sozialistischen DST gewandelt.⁵⁹ Trotz einer gewissen wirtschaftlichen Gleichheit zwischen den DST, übertrifft jedoch der Bergverkehr auf der Strecke Ismail—Linz bei weitem den Talverkehr.

Während der Schifffahrt im Bergverkehr das Massengut zufällt, fehlt ihr hingegen das typische Transportgut in der Talfahrt, weil die Fertigwaren der Industriestaaten (BRD, Österreich, zum Teil auch der ČSSR) hauptsächlich auf der Bahn oder auf der Straße transportiert werden. Nur für die Strecke Linz—Regensburg überwiegt die Talfahrt auf Grund des Bezuges von Massengütern aus der BRD durch die VÖEST (Ruhrkohlen und überseeische Erze). Auf Grund der Unpaarigkeit der Verkehrsströme auf der Donau und des Fehlens eines entsprechenden Warengegenstromes müssen die Schiffe zum Großteil wieder unbeladen zurückfahren.⁶⁰

Ein wesentlicher Tätigkeitsbereich der DK betrifft die Verbindung der Donau mit dem Rhein und die dadurch zu erwartende Erhöhung des Verkehrsvolumens auf der Donau.⁶¹

Die ECE-Arbeitsgruppe hat in ihrer Studie entsprechende Berechnungen über die Ausweitung des Verkehrsvolumens auf der Donau zwischen der Rheinregion (Raum Nürnberg—Regensburg) und den einzelnen DST gemacht.⁶²

⁵⁸ Die wesentlichsten Güter (Massengüter), die im Jahre 1969 auf der Donau transportiert wurden, waren

Nichteisenhaltige mineralische Rohstoffe	45,3 %
Erze	10,7 %
feste Brennstoffe	9,8 %
Erdöl und Erdölprodukte	11,3 %
andere Rohstoffe	6,7 %
Metalle	5,2 %

Annuaire Statistique der DK, 1969, S. 82.

⁵⁹ Siehe Gross, Hermann, „Die Möglichkeiten des heutigen Südosthandels unter besonderer Berücksichtigung des Donauverkehrs“, 1953, S. 10 ff. Die ECE-Studie über den Rhein-Main-Donau-Kanal kommt zur Auffassung, daß man nunmehr von einer „Gleichartigkeit der Beziehungen“ sprechen könne; ECE-Studie, *a. a. O.*, S. 171.

⁶⁰ Siehe das *Annuaire Statistique* der DK aus dem Jahre 1969, S. 67. Weiters Schauer, Reinbert, Dissertation an der Hochschule für Welthandel, *Die Wirtschaftlichkeit in der Binnenschifffahrt*, Wien, 1967, S. 74.

⁶¹ Die DK hat durch die in den späten fünfziger Jahren erfolgten Kontakte mit Österreich und der BRD sowie durch die Mitarbeit in der ECE an der Entwicklung der Beziehungen zwischen dem Westen und den sozialistischen Staaten großen Anteil genommen, der sich in einem Ansteigen des Handels der DST mit Westeuropa niederschlug.

⁶² ECE-Studie, *a. a. O.*, S. 185—194, sowie Wessely, Kurt, „Wirtschaftswachstum und Verkehrsaufgaben in Südosteuropa“, *Österreichische Osthefte*, Nr. 4, 1968, S. 211—212.

Im allgemeinen geht dabei die Studie von einer Ausweitung der Häfen der einzelnen DST im Rahmen der Entwicklung der Industrien entlang der Donau aus. Während über die Entwicklung der Häfen und Industrien an gegebener Stelle berichtet wird, soll hier kurz auf die Schätzungen bezüglich des vergrößerten Verkehrsvolumens eingegangen werden.

Für den Verkehr der Rheinregion (Nürnberg—Regensburg) mit Österreich rechnet man mit einem Anstieg des Verkehrs auf 5,8 Mio Tonnen (Österreich-BRD: West — Ost 2,5 Mio Tonnen, Ost — West 1 Mio Tonnen. Dabei wird das Verhältnis Kohle aus der BRD und Eisen, Stahl und Bleche aus Österreich bestehen bleiben. Die restliche Rheinregion wird 1,7 Mio Tonnen nach Österreich liefern, Österreich hingegen etwa 0,6 Mio Tonnen).

Mit Ungarn wird der Verkehr auf 0,6 Mio Tonnen geschätzt; mit Jugoslawien auf 1 Mio Tonnen; mit der ČSSR, Bulgarien, Rumänien und der Sowjetunion wird der Verkehr auf 1 Mio Tonnen gerechnet.

2.6. Entwicklung der Donauflotten

Im Zusammenhang mit der Ausweitung des Donauverkehrs und der Verbesserung der Schiffsverkehrsbedingungen auf der Donau haben die DST entsprechende Investitionen für die Modernisierung ihrer Flotten durchgeführt.

Anlässlich der geplanten Verbindung des Rheins mit der Donau muß man sich fragen, inwieweit die Schiffe der DST in ihrer Ausrüstung den Schiffen der Rheinststaaten entsprechen.

Die „Informationen der DK über die Kanalverbindungen Rhein-Main-Donau und Donau-Oder-Elbe“ bringen eine entsprechende Übersicht:⁶³

Vergleich der Schiffe auf dem Rhein und auf der Donau:

Schiffsgattung	Anzahl		Tragfähigkeit (in Tonnen)		PS	
	Donau	Rhein*	Donau	Rhein*	Donau	Rhein*
Remorker (Schleppschiffe)	808	1.055	—	—	434.415	316.220
davon:						
a) Schubschiffe	19	42	—	—	16.414	38.943
b) Remork-Schubschiffe	74	—	—	—	129.800	—
Motorschiffe	153	6.374	159.921	3,134.456	133.831	1,588.463
Nichtmotorisierte Lastkähne	3.174	2.382	2,384.548	2,331.427	—	—
davon:						
a) Motorbarken	212	131	272.973	224.840	—	—
b) Kombinierte Lastkähne	68	—	69.108	—	—	—
Total	4.135	9.811	2,544.469	5,465.883	568.246	1,943.626

* Rhein: Alle Binnenschiffe, die für den internationalen Verkehr geeignet sind (Schlepper mit einer Tragkraft von mehr als 300 Tonnen, Motorschiffe mit einer Tragkraft von mehr als 200 Tonnen, Remorker mit mehr als 150 PS).

⁶³ Stand der Übersicht vom 31. Dezember 1968.

Quelle: „Information sur les liaisons Rhin-Main-Danube et Danube-Oder-Elbe“, Commission du Danube (CD/SES 29/10, S. 15).

Während der Schiffsverkehr auf dem Rhein grundsätzlich durch Selbstfahrer (größere Motorschiffe mit entsprechendem Laderaum) durchgeführt wird, sind ebenfalls Schubschiffe auf dem Rhein im Einsatz.

Auf der Donau hingegen werden hauptsächlich Schlepper eingesetzt (kleine Motorschiffe, die die Lastkähne mit einem Seil hinter sich herziehen.) Im Rahmen der Modernisierung und Rationalisierung der Flotten werden auch auf der Donau immer mehr Schubschiffe eingesetzt.

Aus der obenstehenden Tabelle geht jedoch eindeutig die Überlegenheit der Rheinflotte hervor; obwohl der Rhein nur eine Länge von etwa 800 Kilometer aufweist, also ein Drittel der Länge der Donau, ist die Rheinschifffahrt nicht nur zahlenmäßig, sondern auch in der Motorenkraft und besseren technischen Ausrüstung der Donauschifffahrt überlegen.

Auch zur Entwicklung der Donauflotten hat die DK sehr viel beigetragen: „Eine große Rolle bei der Entwicklung der Reederei spielte die DK und die regelmäßigen Konferenzen der Direktoren der Schifffahrtsgesellschaften über die Präzisierung und Vervollkommnung der Transportbedingungen auf der Donau.“⁶⁴

Während über die Zeit vor 1962 keine exakten Angaben bezüglich der nationalen Flotten vorhanden sind,⁶⁵ hat die DK ab 1962 regelmäßig den Stand der nationalen Flotten veröffentlicht.⁶⁶ Die Übersicht in Tabelle 6 (Anhang) gibt Auskunft über die Entwicklung der nationalen Flotten in der Zeit von 1962 bis 1969.

Aus Tabelle 6 (Anhang) geht klar hervor, daß die UdSSR die stärkste Flotte auf der Donau (mit 202.800 PS) besitzt, wobei diese seit 1962 — dem Beginn des Donauausbaues — bis 1969 auf das dreifache gestiegen ist. Die zweitstärkste Flotte auf der Donau gehört Jugoslawien (mit 96.400 PS), wobei deren Schiffe in zahlreichen Fällen bereits überaltert sind. Die BRD verfügt über die kleinste Donauflotte (mit 23.700 PS), es kann jedoch mit deren rapider Vergrößerung nach Herstellung des Rhein-Main-Donaukanals gerechnet werden.

Die UdSSR ist ebenfalls hinsichtlich der neuen Schubschiffe den anderen Flotten überlegen (104.520 PS), während Jugoslawien nur über Schubschiffe mit einer Motorenkraft von 6160 PS und Österreich mit 9770 PS verfügt.⁶⁷

3. Komplementäre Bereiche des Donauausbaues

Während die eigentlichen Aufgaben der DK im Ausbau der Donau zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau bestehen, werden durch die Koordination der nationalen Ausbaupläne zahlreiche komplementäre wirtschaftliche Bereiche berührt. Nur auf Grund dieser komplementären

⁶⁴ *Schifffahrt und Strom*, a. a. O., Nr. 7/1969, S. 11. (Dieser Artikel wurde von der Vertretung der sowjetischen Donauschifffahrtsgesellschaft in Österreich geschrieben.)

⁶⁵ Becker, Klaus, „Die Binnenschifffahrt Südosteuropas nach 1945“, *Donauraum*, Wien, 1970, S. 1—2. Dieser Artikel schildert nicht nur die Entwicklung der Binnenschifffahrt auf der Donau, sondern auch auf deren Nebenflüssen.

⁶⁶ *Annales Statistiques* der DK in der Zeit von 1960 bis 1969.

⁶⁷ *Annuaire Statistique* der DK für das Jahr 1969, Budapest, 1970, S. 19—22.

Bereiche hat die Planung der DK Sinn und Zweck, da ja die Schifffahrt kein Selbstzweck ist, sondern der Verbesserung des gesamten Transportwesens im Donaauraum dienen soll. Der Ausbau der Donau bedeutet weiters eine Verbesserung der Infrastruktur der DST: die Häfen werden in Verbindung mit der steigenden Schifffahrt ausgebaut, Industrie siedelt sich entlang der ausgebauten Wasserstraße an, trockene Felder werden durch entsprechende Anlagen bewässert und die Energieversorgung wird durch die im Ausbau inbegriffenen Stauanlagen sichergestellt.

Wenn sich die DK auch nicht mit der *Industrieplanung* im Donautal beschäftigt, sondern sich nur auf die erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrt beschränkt, so werden die Überlegungen der Akteure in der DK im wesentlichen von den wirtschaftlichen Möglichkeiten des Donauausbaues im Bereich der Energieversorgung und der Landwirtschaft bestimmt.

Ein Teil der Vertreter der Uferstaaten in der DK sind Mitglieder der nationalen Handelskammern (zum Beispiel im Falle Österreich und Jugoslawiens) und bringen dadurch die Interessen der Industrie in der DK zum Ausdruck. Die Schwierigkeit der DK besteht jedoch darin, daß sie sich auf Grund ihrer Struktur und ihrer vorgegebenen Aufgaben als unfähig erweist, die Interessen der Schifffahrt mit den Interessen der komplementären Bereiche aufeinander abzustimmen.⁶⁸

3.1. Entwicklung der Industrie und der Häfen

Mit dem Ausbau der Donau durch die Uferstaaten entsprechend den Empfehlungen der DK steigt das Interesse der Industrien für die Wasserstraße, die damit zu einem besonders günstigen Standort wird (verbilligte Transportmöglichkeit, Abwässer, Wasserentnahme usw.).

Im Laufe der letzten Jahrzehnte entstanden Ballungsorte an der Donau (zum Beispiel Linz, Dunaujváros usw.), die das Interesse der Industrie für die Wasserstraße manifestieren. Vor allem die Donauhäfen haben sich durch diese Wechselwirkung zu Zentren der Industrie entwickelt.

Der ECE-Studie über den Rhein-Main-Donaukanal kann man wertvolle Ideen bezüglich der Bedeutung der Wasserstraße für die industrielle Entwicklung entnehmen: es wird darauf hingewiesen, daß das Zusammenwirken der verschiedenen Funktionen der Wasserstraße (Wasser — Verkehr — Energie) für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region bedeutsam ist. Durch Verbesserung der Infrastruktur (= Ausbau der Wasserstraße) werden zuerst jene Industrien angezogen, die unmittelbar auf den billigen Wasserweg (Massengüterindustrie) bzw. auf die Nutzung des Wassers für Zwecke der Wasserentnahme oder Abwässer angewiesen sind. Später folgen weitere Industrien nach, die nicht mehr unmittelbar an den Wasserweg gebunden sind (zum Beispiel Feinmechanik, Bekleidungsindustrie, Dienstleistungsindustrie).⁶⁹

Dadurch entstehen, so stellt die genannte ECE-Studie fest, „an bevorzugten Punkten und Bereichen des Verkehrssystems über Einkommens- und

⁶⁸ Siehe Punkt 2 der Zusammenfassung.

⁶⁹ ECE-Studie, S. 35.

Kapazitätseffekte in langfristiger Entwicklung wirtschaftliche Mittelpunkte und schließlich Bänder wirtschaftlichen Wohlstandes.⁷⁰

Von dieser Theorie, die hauptsächlich für marktwirtschaftlich orientierte Gebiete gilt, erhofft die ECE-Studie, daß sie ebenfalls für die kostenorientierten und raumwirtschaftlichen Erwägungen der planwirtschaftlich orientierten Gebiete Geltung besitzt.⁷¹

Als Beispiele führt die ECE-Studie die Entwicklung der Stadt Frankfurt am Main (BRD) und Basel (Schweiz) an. Eine entsprechende Studie in den USA hat ergeben, daß während der letzten 15 Jahre in den USA durchschnittlich 450 neue Industrieanlagen jährlich an den Wasserstraßen entstanden sind. (1965 wurden insgesamt 512 errichtet, davon 149 chemische Fabriken, 109 Umschlagstellen, Häfen und Werften, 104 Werke der Metallverarbeitung, 48 allgemeine Produktionsbetriebe usw.)⁷²)

Die Anziehungskraft der Wasserkraft ist am stärksten bei jenen Industrien, die sowohl einen großen Wasserbedarf als auch auf Wassertransporte angewiesen sind. Das gilt zum Beispiel für den Steinkohlenbergbau im Ruhrgebiet, wo die an den Wasserstraßen gelegenen Zechen etwa 70% der Steinkohlenförderung des Ruhrgebietes aufbringen. Ferner für die Stahlproduktion der BRD (75% der Erzeugung erfolgt an Wasserstraßen), für die kalorischen Kraftwerke (Bedarf von Wasser und Kohle) sowie für die Kernkraftwerke, die auf große Vorfluter angewiesen sind. Die Großchemie wählt wegen des hohen Wasser- und Transportbedarfes ihren Standort fast nur an leistungsfähigen Wasserstraßen (siehe Basel und Linz). Ähnliches gilt für die Erdölraffinerien. Weiter wäre noch die Papier- und Zellstoffindustrie zu erwähnen, ebenso wie die metallverarbeitende Industrie.

Abschließend zu diesen wirtschaftstheoretischen Erörterungen (Standortstheorie) soll hier noch die Feststellung der ECE-Studie angeführt werden, daß die *Beschäftigtenzahlen* pro Quadratkilometer an den kanalisierten Wasserstraßen das 2,4fache des Durchschnittes der nicht an den Wasserstraßen gelegenen Gebiete ausmachen.⁷³

Eine Übersicht über die Entwicklung der wichtigsten Donauhäfen gibt die nachfolgende Tabelle.

Im Jahre 1969 waren die größten Häfen der Donau Reni mit einem Gesamtumschlag von 8,3 Mio Tonnen, Ismail mit 5,3 Tonnen, Belgrad mit 4,9 Mio Tonnen, Linz mit 4,4 Mio Tonnen und Budapest mit 4,2 Mio Tonnen.

Die Entwicklung der sowjetischen Häfen Reni und Ismail hängt mit der vorherrschenden Stellung der UdSSR in der Donaumündung zusammen. Von hier führt die UdSSR Donau-See-Transporte, zum Beispiel für Österreich in

⁷⁰ *ebenda*, S. 35.

⁷¹ *ebenda*, S. 35.

⁷² *ebenda*, S. 35.

⁷³ *ebenda*, S. 39.

Übersicht über die Entwicklung der wichtigsten Donauhäfen:⁷⁴

	1950		1960		1969	
	in 1000 Tonnen	in %	in 1000 Tonnen	in %	in 1000 Tonnen	in %
Ismail	796	100	3104	389,9	5290	664,6
Reni (Sowjetunion)	1202	100	3158	262,7	8343	694,1
Galatz	276	100	599	217,0	1415	512,7
Braila	428	100	1025	239,5	1290	301,4
Giurgiu (Rumänien)	617	100	1302	211,0	1516	245,7
Russe	368	100	1198	325,5	2898	785,5
Svistov	227	100	596	262,6	1556	685,4
Lom (Bulgarien)	77	100	501	650,6	1940	2519,4
Belgrad	1075	100	2298	213,8	4870	453,0
Novi Sad	97	100	437	450,5	1209	1246,3
Vukovar (Jugoslawien)	72	100	387	537,5	468	650,0
Dunajvárós	—	100	593	193,2*	2065	672,6*
Budapest (Ungarn)	2288	100	2518	110,1	4198	183,5
Komárno	476	100	1864	391,6	2010	422,3
Preßburg (ČSSR)	451	100	1009	223,7	2287	507,1
Wien	—	100	2275	308,7*	2536	344,1*
Linz (Österreich)	1200	100	3464	288,7	4350	362,5
Regensburg (BRD)	1322	100	2745	207,6	3566	269,8

* Entwicklung der Häfen mit dem Basisjahr 1955.

den Mittelmeerraum durch (nach Ägypten, Türkei, Griechenland, Libyen, Tunesien, Algerien usw.).⁷⁵

Der Linzer Hafen ist ein Beispiel für die Bedeutung der Schifffahrt und des Donauausbaues für die industrielle Entwicklung der Hafenstadt und ihres Einzugsgebietes: die Entwicklung des Linzer Hafens hängt vor allem mit der 1938 in Linz gegründeten VOEST (Vereinigte Österreichische Eisen- und Stahlwerke) zusammen, die am Schnittpunkt der vom steirischen Erzberg nach Norden führenden Bahnlinie mit dem Massengüterweg der Donau erfolgte. Die VOEST erzeugt hauptsächlich Stahl.

Auf Grund dieser Industrie Gründungen bildete sich ein besonders reger Schiffsverkehr zwischen Linz und Regensburg heraus. Ab 1957 kamen ein Drittel der benötigten Kohle aus der UdSSR via Donau, ein anderes Drittel aus der BRD. Die benötigten Erze wurden aus Österreich, aus der UdSSR und aus Brasilien (von Rotterdam mit der Deutschen Bundesbahn bis Regensburg und von dort via Schiff nach Linz) herbeigeschafft. Die fertiggestellten Stahlprodukte wurden via Donau in die BRD sowie in die südosteuropäischen Staaten befördert.⁷⁶

⁷⁴ Quelle: *Information sur le développement de la navigation danubienne 1950—1969*, a. a. O., S. 26.

⁷⁵ „Schifffahrt und Strom“, a. a. O., 7/8/1969, S. 11.

⁷⁶ Siehe ECE-Studie, a. a. O., S. 146.

Insgesamt stieg der Umschlag des Linzer Hafens in der Zeit von 1950 bis 1969 auf das vierfache an, zwei Drittel des Gesamtumschlages werden allein für die VOEST getätigt. Zahlreiche industrielle Neugründungen sind im Raum von Linz und Enns im Zusammenhang mit dem Ausbau der Donau geplant.⁷⁷

Entsprechend der Entwicklung des Linzer Hafens ist die Entwicklung des ungarischen Hafen Dunajváros durch den Bau von Stahlwerken⁷⁸ sowie des Hafens von Regensburg vor sich gegangen.⁷⁹

Während sich die erwähnte ECE-Studie über den Rhein-Main-Donaukanal ausführlich mit den Auswirkungen des Donauausbaues und des Anschlusses des Rheins an die Donau auf die Industrialisierung der Häfen und deren Einzugsgebiet befaßt, mußten wir uns hier auf einige Beispiele beschränken.

3.2. Wasserwirtschaft

Ein wesentlicher Aspekt in der Nutzung der Donau ist die Trinkwasserversorgung sowie der Fischfang und die damit verbundenen Maßnahmen der DST gegen die Wasserverschmutzung durch die Industrien.

Obwohl die DK eine entsprechende Verschmutzung der oberen Donau (BRD, Österreich) festgestellt hat,⁸⁰ hat sie keine Maßnahmen gegen die Verschmutzung — außer im Bereich der Schifffahrt — unternommen.

Entsprechend den Empfehlungen des Binnenschifffahrtskomitees der ECE⁸¹ hat die DK ein Verbot für die Donauschiffe erlassen, ihre Ölrückstände in die Donau abzulassen.⁸² Dies betrifft allerdings nur 5 % der totalen Verschmutzung der Donau. Die RGW-Staaten haben gemeinsam mit Jugoslawien in der erwähnten Fischerei-Konvention 1958 entsprechende Maßnahmen gegen die Verschmutzung der Donau geplant.

3.3. Bewässerung und Stromerzeugung

Ein weiterer Komplementärbereich des Donauausbaues liegt in der Schaffung eines Bewässerungssystems in den Trockengebieten der DST.

Durch die Zusammenarbeit der DK mit dem RGW in der Zeit von 1956 bis 1958 haben die RGW-Staaten (mit Einschluß Rumäniens und Jugo-

⁷⁷ ECE-Studie, a. a. O.; weiters Petzmann, Hans, „Die Donau — Entwicklungsfaktor für Niederösterreich“, *Kulturberichte des Landes Niederösterreich*, Jänner 1969, S. 1—3.

⁷⁸ Wessely, Kurt, *Österreichische Osthefte*, 1960/2, S. 122—126.

⁷⁹ Die Entwicklung des Regensburger Industriegebietes wird vom Rhein-Main-Donau-Kanal bestimmt; *ECE-Studie*, S. 140.

⁸⁰ „Information sur la situation dans les pays danubiens dans le domaine de la protection des eaux du Danube contre la pollution“ (CD/SES 18/17).

⁸¹ ECE/TRANS/SC 3/17, Annex 2.

⁸² CD/SES 18/24. Auf der 18. Sitzung der DK traten die RGW-Staaten auf Grund der Forderung Österreichs und Jugoslawiens für die Behandlung der Wasserverschmutzung durch die Industrien im Rahmen der ECE ein. Die DK sollte sich nur mit der Verschmutzung, die durch die Schifffahrt verursacht wurde, befassen (CD/SES 18/PV 4, S. 287 ff.).

slawiens) die Prinzipien des „umfassenden“ Ausbaues der Donau bejaht. Obwohl sich die DK auch weiter nur mit der Schifffahrt befaßte, so wurden dennoch in dieser Zusammenarbeit die Interessen der Schifffahrt mit den Interessen der Stromerzeugung und der Bewässerung aufeinander abgestimmt.⁸³

Durch die im Ausbauplan der Donau vorgesehenen Kraftwerke im Eisernen-Tor-Abschnitt (Jugoslawien und Rumänien) sowie in Islatz-Somovits (Bulgarien und Rumänien) wird sowohl die Entwicklung der Energiewirtschaft als auch der Landwirtschaft in den südosteuropäischen Staaten gefördert.

Die anschließende Tabelle soll einen Überblick über die Energiegewinnung sowie die Bewässerungsmöglichkeit durch die einzelnen Donaukraftwerke bringen. (Leider gibt es keine einheitlichen Daten darüber):

Land	Kraftwerk	Energie- gewinnung pro Jahr*	Jährliche Wachstums- rate d. E.**	Be- wässerung***
BRD	Kachlet	276 ¹⁾	7,6	—
BRD/Österreich	Jochenstein	940 ¹⁾	—	—
Österreich	Ybbs-Persenbeug	1.103 ¹⁾	5,3	—
	Aschach	1.329 ¹⁾	—	—
Ungarn/ČSSR	Bratislava/Palcikovo	2.800 ²⁾	8,1 (Ungarn)	150.000 (Ungarn) 100.000 (ČSSR) ²⁾
Jugoslawien/Rumänien	Eisernes Tor	11.300 ²⁾	13,9 (Jugoslawien)	70.000 (Jugoslawien) ²⁾
Rumänien	Cernavoda	—	14,7	—
Rumänien/Bulgarien	Islatz/Somovits	—	—	—
Bulgarien	—	—	18,1	—
UdSSR	—	—	11,5	—

* In Mill. kW/h.

** Jährliche Wachstumsrate des Energiebedarfs (1956—1965), siehe auch Punkt 4) bei der folgenden Quellenangabe.

*** In ha.

⁸³ Wie bereits erwähnt, wurden diese Beziehungen auf Grund der Opposition Jugoslawiens 1958 beendet; vgl. *oben*, I. Teil 3. Kapitel § 1.3.

⁸⁴ Quellen:

¹⁾ CD/SES 20/55, S. 600—601. Insgesamt hat die DK das hydroenergetische Potential der Donau auf 50.000 Mill. kW/h jährlich geschätzt.

²⁾ „L'Aménagement Hydroélectrique à fins multiples du Danube entre Bratislava et Palcikovo“, MAD/SYMP/EP/A 4 vom 18. Juni 1969.

Aus der vorliegenden Übersicht kann man erkennen, daß vor allem Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien einen sehr hohen Anstieg des Energieverbrauches zu verzeichnen haben. In den genannten Staaten sowie in Ungarn ist mit dem Bau dieser Kraftwerke die Bewässerung großer landwirtschaftlicher Flächen verbunden.

Dies hängt mit der rasanten agrarischen und industriellen Entwicklung dieser Staaten seit 1945 zusammen, die daher einen wesentlich größeren Energiebedarf verzeichnen, als Österreich oder die BRD, die bereits vor 1945 auf einem höheren wirtschaftlichen Entwicklungsgrad standen als die südosteuropäischen Staaten.⁸⁵ Während der Ausbau der Donau zum Zweck der Schifffahrt wirtschaftlich nur von sekundärer Bedeutung ist, steht in den südosteuropäischen DST (aber auch in Österreich) der Ausbau der Donau zum Zweck der Energiegewinnung und der Bewässerung wirtschaftlich im Vordergrund.

ZUSAMMENFASSUNG

1. Ausgangspunkt der Untersuchung

Im Mittelpunkt der vorliegenden Arbeit stand die DK, in der sich alle DST zur gemeinsamen Mitarbeit auf der Donau zusammengefunden haben. Obwohl die BRD bisher nicht Mitglied der Kommission ist, arbeitet sie als Beobachter in allen Arbeits- und Expertengruppen der Kommission mit, was vor allem durch ihr Interesse an der Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals bedingt ist. Da hier vor allem die Experten der DST, die an der Arbeit der Kommission teilnehmen, einer näheren Untersuchung unterzogen wurden, stellt sich die Frage, ob eine Untersuchung über diesen relativ kleinen Personenkreis Rückschlüsse über die Zusammenarbeit der DST in anderen Bereichen zuläßt. Vor allem die engen Grenzen und Möglichkeiten eines von den Neofunktionalisten erhofften automatischen Politisierungsprozesses machen es in diesem konfliktbeladenen Raum Europas schwierig, von der Situation der DK aus Schlüsse auf den gesamten Donaauraum zu ziehen.

Allerdings hat die historische, wirtschaftliche und soziologische Untersuchung über diese Kommission die Möglichkeit geschaffen, ein detailliertes Modell der funktionalen Zusammenarbeit der DST zu entwerfen, das auch in anderen Bereichen der DST oder in anderen Regionen, in denen sich Staaten mit verschiedenen Gesellschaftssystemen gegenüberstehen (zum Beispiel in Südostasien), Verwendung finden kann.

³⁾ Wasserkraft und Schifffahrtssystem Djerdap, *a. a. O.*, S. 11.

⁴⁾ ST/ECE/EP/40, S. 54, „Development of total gross electric power consumption in Europe and the United States of America 1956—1965“.

⁵⁾ Faddejew, Nikolai, *Sozialistische Partnerschaft*, *a. a. O.*, S. 87. Laut Uzunov, Vladimir, *a. a. O.*, S. 5 ff. sollten bis 1975 insgesamt 507.200 ha durch Donaukraftwerke in den RGW-Staaten bewässert werden.

⁸⁵ Vgl. *oben*, Einführung, § 1.2.

2. Beurteilung des Integrationsprozesses

Die grundsätzliche Aufgabe der DK besteht in der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau durch entsprechende Maßnahmen, wovon die wichtigste der Ausbau der Donau ist. Die Vereinheitlichung der Rechtsvorschriften und der Hydrometeorologische Dienste auf der Donau durch die DK (Vorhersage des Wetters, des Wasserstandes und der Eisbildung auf der Donau) sollen ebenfalls die Schifffahrtsbedingungen verbessern.

Wäre es nicht denkbar, daß der Ausbau der Donau, der primär auf die Schifffahrt ausgerichtet ist, automatisch eine Koordination der komplementären Bereiche (Energieversorgung durch Kraftwerke, gemeinsame Planung der Bewässerungssysteme, Koordinierung der Industrieansiedlungen usw.) nach sich zieht?

Wie im Laufe des vorhergehenden Kapitels festgestellt wurde, werden diese komplementären Bereiche durch die Maßnahmen der DK zum Ausbau der Donau beeinflußt. An den Tagungen der DK nehmen Experten der Schifffahrt, der Industrie, der Energieversorgung und der Landwirtschaft teil.

Trotz der steigenden Zahl von Interessengruppen in der DK muß man jedoch erkennen, daß diese von der Tätigkeit der DK nur zu einem geringen Teil berührt werden.¹

Im Falle der DST handelt es sich vor allem um Staaten mit einem unterschiedlichen wirtschaftlichen Niveau und verschiedenen politischen Strukturen.

Der Integrationsprozeß in der DK ist vor allem auf die „Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse“ beschränkt, da nur in den davon betroffenen Bereichen gemeinsame Entscheidungen in der DK getroffen werden. Allerdings betrifft die „Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse“ zahlreiche andere Sektoren der DST, jedoch wachen die DST ängstlich darüber, daß keiner der betroffenen komplementären Sektoren der Kontrolle der DK unterliegt, in der die UdSSR mit drei anderen Staaten die Mehrheit besitzt.

Philipp Schmitter reduziert in seinem Artikel die Möglichkeit des „Spillover“, indem er erklärt, daß der Entscheidungsprozeß eher zur „Einkapselung“ als zu einem Übergreifen in andere Bereiche führt.²

Wenn auch die Theorie der sektoriellen Integration von Joseph Nye eine Unterscheidung zwischen politischer, wirtschaftlicher und sozialer Integration zu treffen versucht, so hat die Anwendung dieser Theorie auf den Integrationsprozeß der DST in der DK wenig Aussicht auf Erfolg: es handelt

¹ Philipp Schmitter erklärt zu diesem Phänomen: „... joint economic planning involves a multiplicity of authority groups, but in a society lacking a strong and widespread desire for economic modernization or industrialization it may have a little inherent expansiveness and a strong tendency toward ineffectual formalism.“

Schmitter, Philipp, „Three Neofunctional Hypotheses about International Integration“, *a. a. O.*, S. 163.

² „The highest probability is that in any decisional cycle the actors will opt for encapsulation rather than spill-over, spill-around, build-up or spill-back.“

Schmitter, Philipp, „A Revised Theory of Regional Integration“, *International Organization*, Nr. 4/1970, S. 847.

sich nämlich im Rahmen der DK um die Koordinierung technischer und wirtschaftlicher Bereiche, die auf Grund der historischen und sozialen Gegebenheiten in diesem Raum „hochpolitisch“ sind.

Der Integrationsprozeß der DST in der DK bleibt daher auf die gemeinsamen Entscheidungen der DST über die „Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Donau“ beschränkt, ohne auf andere technische und wirtschaftliche Bereiche der DST übergehen zu können. Ein gewisser, schwer quantifizierbarer Einfluß auf die komplementären Bereiche ist allerdings festzustellen.

So hat die DK gegen die zunehmende Wasserverschmutzung eine Entscheidung bezüglich der Ölrückstände der Schiffe getroffen, die etwa 5 % der Verschmutzung der Donau ausmachen; keine Entscheidung wurde jedoch hinsichtlich der Hauptursache der Verschmutzung durch industrielle Abwässer getroffen.

Die DK hatte einen unmittelbaren Einfluß auf die Tarifpolitik der Schifffahrtsgesellschaften durch die Verhandlungen über die Sondergebühren im Falle des Eisernen-Tor-Kraftwerkes sowie im Falle der Sonderstromverwaltung in Gabčíkovo-Gonyú.

Der Einfluß der DK auf den Bau des Eisernen-Tor-Kraftwerkes bezog sich nur auf die Bezahlung der für die Schifffahrt erforderlichen Schleusanlagen (55 Mio US-\$), wobei die Gesamtausgaben für das ETK-Projekt das achtfache (über 400 Mio US-\$) betrugen. Eine einheitliche Planung der DK bezüglich der Maßnahmen gegen die Wasserverschmutzung, gegen die Überschwemmungen, bezüglich des Wasserhaushaltes der Donau oder bezüglich der Energieversorgung der DST hat jedoch innerhalb der vorhandenen Machtstrukturen im Donauraum nicht stattgefunden.

Man kann daher sagen, da sich die DK in ihrem begrenzten Aufgabebereich „eingekapselt“ hat und nunmehr versucht, in diesen Bereichen ihr Gleichgewicht zwischen den widersprechenden Interessen der einzelnen Staaten zu finden. Philipp Schmitter weist darauf hin, daß die einzelnen Staaten versuchen, jenes institutionelle Gleichgewicht zu finden, in dem die kleinsten gemeinsamen Ziele trotz vorhandener Spannungen erreicht werden können.³

3. Ausblick

Der beschränkte Integrationsprozeß in der DK zeigt die Möglichkeit einer friedlichen Verständigung zwischen verschiedenen wirtschaftlichen Systemen auf. Im Falle der DK handelt es sich um einen technokratischen Prozeß, dessen Auswirkungen nur kleine Sektoren der nationalen Verwaltungen berühren. Es erscheint daher notwendig, daß der durch die Kommission

³ „... in their search among alternatives national actors will tend to arrive at that institutional solution (in terms of scope and level), which will meet minimal common objectives despite prevailing tensions and will subsequently seek to seal the regional organization off as much as possible from its environment, thereby adopting a selfmaintaining set of institutional norms.“

Schmitter, Philipp, „A Revised Theory“, *a. a. O.*, S. 847.

begonnene Lernprozeß der Beamten, Techniker, Kapitäne, Matrosen und anderer damit befaßter Personen in den einzelnen DST von anderen Aktionen begleitet wird, die zum Abbau der im „Kalten Krieg“ aufgebauten geistigen, wirtschaftlichen und militärischen Schranken zwischen den DST beitragen.

Da die Kommission auf Grund der bereits geschilderten Kräftekonstellation im Donaubecken selbst nicht imstande ist, ihre integrativen Maßnahmen auf andere Bereiche auszudehnen, müßten solche Maßnahmen von den politisch Verantwortlichen in den DST sowie in der EWG und im RGW ergriffen werden.

Hier wäre vor allem die wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Kraftwerksbaues sowie des Ausbaues der Wasserstraßen zu nennen. Die Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals wird die Kommission noch vor zahlreiche neue Aufgaben stellen. Weiters wäre die Zusammenarbeit der Schiffahrtsgesellschaften auf der Donau in Richtung einer „Betriebsgemeinschaft“, wie sie bereits in der Zwischenkriegszeit angestrebt wurde, voranzutreiben. Schließlich wäre diese Zusammenarbeit der DST sowie der anderen west- und osteuropäischen Staaten durch eine Intensivierung des Handels und des kulturellen Austausches zu verstärken, um ein stabiles europäisches Friedenssystem zu schaffen, dessen Dynamik auf der Anpassung an die sich laufend entwickelnden wirtschaftlichen und geistigen Bedürfnisse der Bevölkerung in Ost- und Westeuropa beruht. Nur durch diese begleitenden Maßnahmen können die Entscheidungen der Europäischen Konferenz für Sicherheit und Zusammenarbeit (EKSZ) über den gegenseitigen Truppenabbau zu einem dynamischen europäischen Friedenssystem führen.⁴

Die Zusammenarbeit der DST im Donaubecken ist ein wirtschaftliches und technisches Erfordernis, soweit es den gemeinsamen Ausbau der Donau betrifft; es ist ebenfalls selbstverständlich, daß die DST im Rahmen gut-nachbarlicher Beziehungen die wirtschaftlichen und kulturellen Kontakte pflegen. Die Schaffung eines Exklusivzirkels der DST etwa in Form eines „Gemeinsamen Donaumarktes“, der sich letztlich nur auf historische Ressentiments gründet, wäre eine Illusion, die dem in dieser Arbeit entwickelten Konzept der funktionalen Zusammenarbeit zwischen den DST widersprechen würde.

Die einzige realistische und zukunftsweisende Stellung der DST in einem europäischen Friedenssystem kann man daher nur in der funktionalen Zusammenarbeit der Uferstaaten auf der Donau, sei es im multilateralen (Schiffahrt) oder im bilateralen Bereich (zum Beispiel Kraftwerksbau),⁵ sehen, ohne die anderen Bereiche der Wirtschaft der DST auf den engen Kreis der Donau-anrainer beschränken zu wollen.

⁴ Galtung, Johan, *Some institutional suggestions for a system of security and cooperation in Europe*, International Peace Research Institute, Oslo, 1971, S. 13 und 14.

⁵ Durch den Bau des Eisernen-Tor-Kraftwerkes außerhalb des RGW und außerhalb der Donaukommission — vielleicht wird der Bau des Kraftwerkes in Islaz-Somovits ebenfalls außerhalb dieser Organisationen erfolgen — wird das Interesse der Donaustaaten bestätigt, diese technischen Probleme auf bilateraler Ebene zu lösen.

Tabelle 1. Die Donau im europäischen Wasserstraßennetz, siehe Ende des Buches (Karte)

Tabelle 2. Organigramm der Donaukommission (1972)

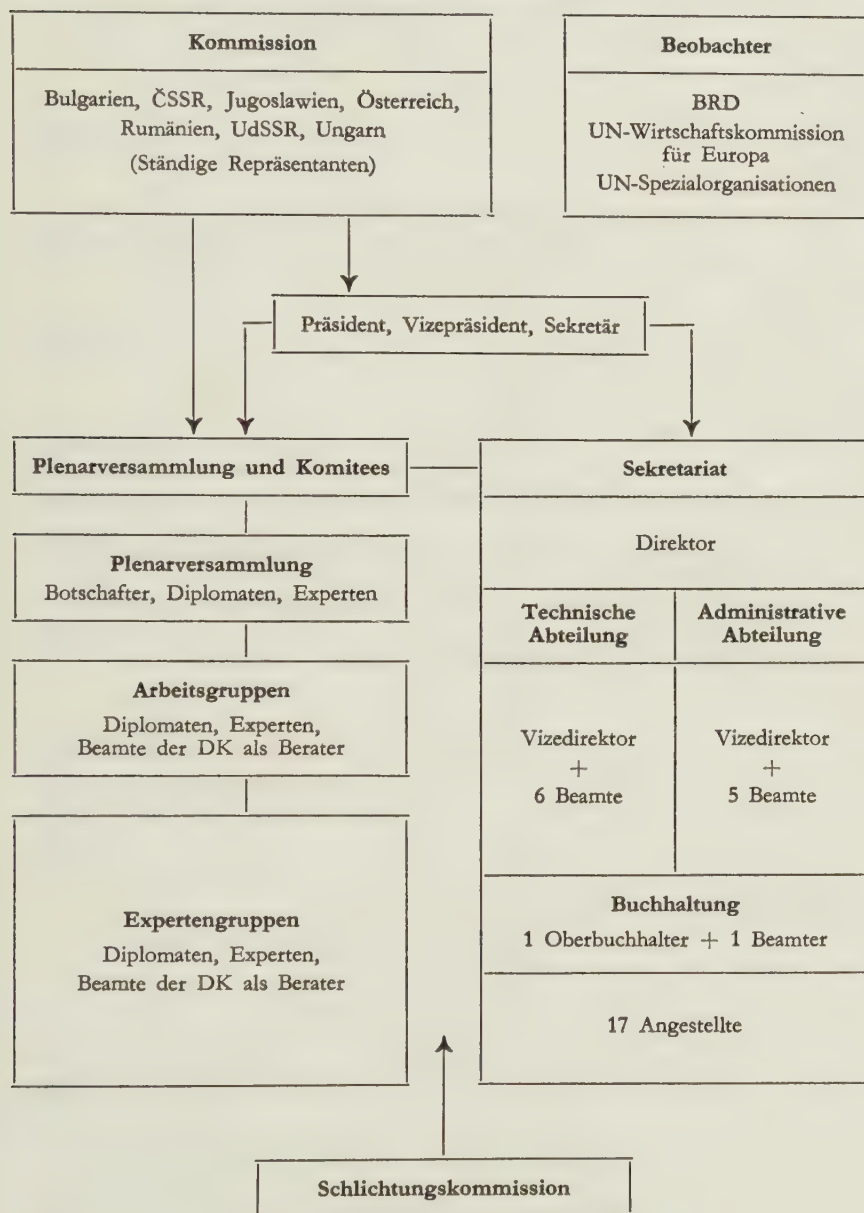


Tabelle 3. Aufteilung der Nationalitäten im Sekretariat der Kommission

Land	1949/53 ¹⁾	1953/60	1959 ²⁾	1960/66	1965 ²⁾	1966/72	1968 ²⁾	1972/79
BRD	0	0	0	0	0	0	0	2
Bulgarien	+	+	3	+	4	+	3	2
ČSSR	+	+	4	+	3	+	3	2
Jugoslawien	+	+	4	+	4	+	3	2
Österreich	0	0	0	+	4	+	3	2
Rumänien	+	+	3	+	3	+	3	2
UdSSR	+	+	3	+	4	+	4	2
Ungarn	+	+	7	+	5	+	5	2
Total	62	32	24	29	27	29	24	16
Zusätzliche Hilfskräfte	—	—	11	—	14	—	14	17
Vorgesehener Stand	62	32	—	29	—	29	—	—
Vorschläge	70 ³⁾	—	—	—	—	—	—	8 ⁴⁾

¹⁾ Keine weiteren Angaben: Jugoslawien hatte 4 Posten von insgesamt 62 zur Verfügung.

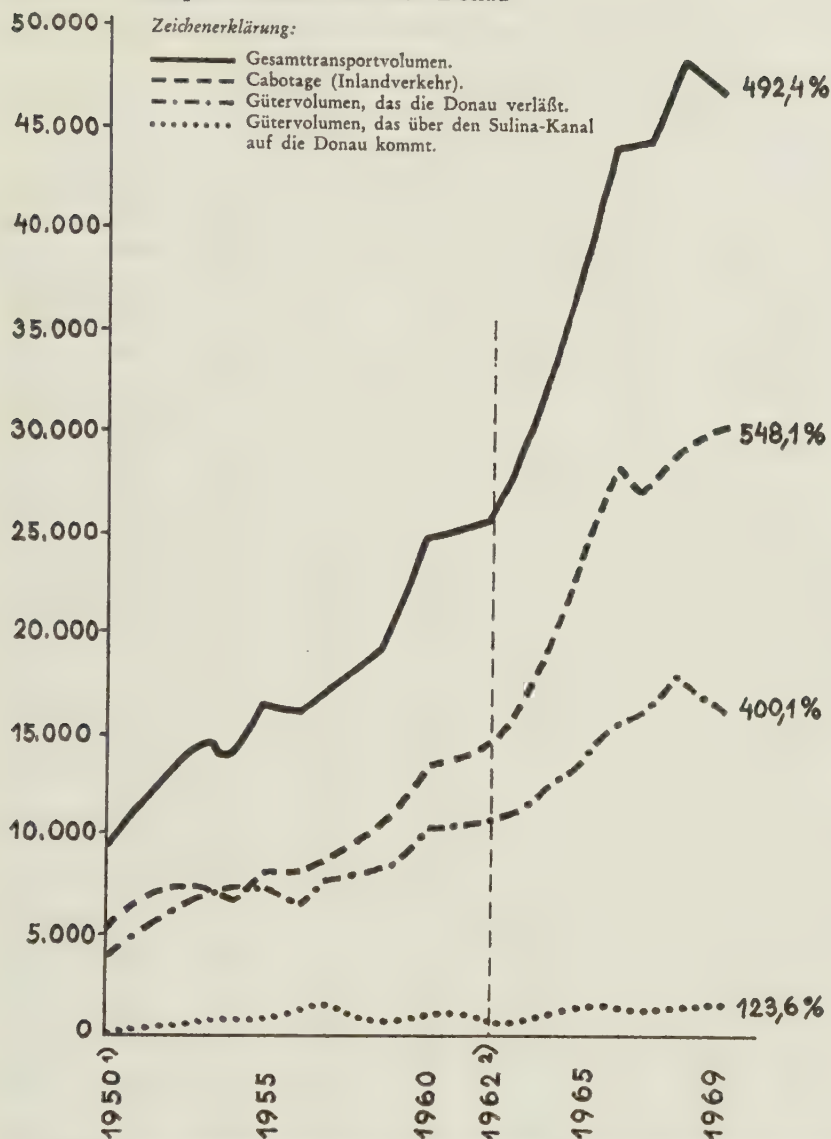
²⁾ Da die Anzahl der Funktionäre in der Sechsjahresperiode variiert, wurde ein Stichtag herausgegriffen.

³⁾ Vorschlag der Sowjetunion auf der 2. Sitzung der DK (CS/SES/ 2/5).

⁴⁾ Vorschlag Österreichs, 1965.

Zeichenerklärung: + Mitglied, 0 Nichtmitglied.

Tabelle 4. Transportvolumen auf der Donau



Quelle: „Informations sur le développement de la navigation danubienne au cours de la période de 20 ans de 1950—1969“, Budapest, 1971, S. 9.

Anmerkung:

¹⁾ Das Gütervolumen betrug 1936 7,59 Mill. Tonnen.

²⁾ Mit dem Beginn des Donauausbaues ab 1960 ist ein rapides Ansteigen des Gesamtverkehrsvolumens und des Cabotageverkehrs zu erkennen.

Tabelle 5. Transportvolumen auf der Donau

Jahre	Güter, die die Donaustaaten via Donau verlassen haben		Im Cabotage- verkehr be- förderter Güter		Güter, die vom Meer auf die Donau kamen		Total	
	in 1.000 Tonnen	in % zum Jahr 1950	in 1.000 Tonnen	in % zum Jahr 1950	in 1.000 Tonnen	in % zum Jahr 1950	in 1.000 Tonnen	in % zum Jahr 1950
1950	4.131	100,0	5.502	100,0	101	100,0	9.734	100,0
1951	5.206	126,0	6.668	121,2	176	174,3	12.050	123,0
1952	6.233	150,9	7.197	130,8	182	180,2	13.612	139,8
1953	6.904	167,1	7.475	135,9	268	265,3	14.647	150,5
1954	6.849	165,8	6.510	118,3	479	474,3	13.838	142,2
1955	7.553	182,8	8.397	152,6	598	592,1	16.548	170,0
1956	7.170	173,6	7.873	143,1	995	985,1	16.038	164,8
1957	8.078	195,5	8.545	153,3	1.236	1.223,8	17.859	183,5
1958	8.158	197,5	10.017	182,1	489	484,2	18.664	191,7
1959	8.355	202,3	11.246	204,4	634	627,7	20.235	207,9
1960	10.412	252,0	13.643	248,0	999	989,1	25.054	257,4
1961	10.252	248,2	13.713	249,2	930	920,8	24.895	255,8
1962	10.479	253,7	14.304	260,0	851	842,6	25.634	263,3
1963	11.397	275,9	16.636	302,4	771	763,4	28.804	295,9
1964	12.643	306,1	20.020	363,9	987	977,2	33.650	345,7
1965	13.427	325,0	23.865	433,8	1.382	1.368,3	38.674	397,3
1966	15.671	379,4	27.950	508,0	1.224	1.211,2	44.845	460,7
1967	16.130	390,5	27.025	491,2	1.321	1.307,9	44.476	456,9
1968	18.209	440,8	29.473	535,6	1.368	1.354,5	49.050	503,9
1969	16.527	400,1	30.155	548,1	1.249	1.236,6	47.931	492,4

Quelle: Information sur le développement de la navigation danubienne au cours de la période de 20 ans de 1950—1969, Budapest, 1971, S. 7.

Tabelle 6. Entwicklung der Donauflotten

Länder	Jahr	Benützte Schiffe					
		Anzahl der Schiffe	in % zum Jahr 1962	Trag- fähigkeit in 1000 Tonnen	in % zum Jahr 1962	Motor- kraft in 1000 PS	in % zum Jahr 1962
Sowjetunion	1962	436	100,0	386,4	100,0	71,8	100,0
	1965	562	128,9	584,5	151,3	131,2	182,7
	1969	626	143,6	727,0	188,3	202,8	282,5
Rumänien	1962	353 ¹⁾	100,0	259,0 ¹⁾	100,0	37,2 ¹⁾	100,0
	1965	1033 ²⁾	236,9	399,5 ²⁾	154,2	68,6 ²⁾	184,4
	1969	1104 ²⁾	353,0	397,3 ²⁾	153,4	83,5 ²⁾	224,5
Bulgarien	1962	100 ³⁾	100,0	68,8 ³⁾	100,0	9,9 ³⁾	100,0
	1965	171	171,0	102,3	148,7	18,8	189,9
	1969	241	241,0	194,5	151,9	25,7	259,5
Jugoslawien	1962	1188	100,0	430,4	100,0	67,3	100,0
	1965	1232	103,7	502,5	116,8	80,8	120,1
	1969	1185	99,7	618,7	143,8	96,4	143,2
Ungarn	1962	429 ⁴⁾	100,0	206,0 ⁴⁾	100,0	41,1 ⁴⁾	100,0
	1965	472	99,5	245,6	119,2	66,3	161,3
	1969	461	107,5	266,9	129,6	65,9	160,3
ČSSR	1962	167	100,0	126,9	100,0	26,0	100,0
	1965	200	119,8	142,4	112,2	31,1	119,6
	1969	219	131,1	197,7	155,8	40,0	153,8
Österreich	1962	298	100,0	223,6	100,0	28,1	100,0
	1965	355	119,1	269,5	120,5	38,5	137,0
	1969	287	96,3	223,0	99,7	51,3	182,6
BRD	1962	171	100,0	106,4	100,0	21,5	100,0
	1965	161	94,2	101,7	95,6	26,1	121,4
	1969	115	67,3	73,9	72,7	23,7	110,2
Total	1962	3142	100,0	1807,5	100,0	302,9	100,0
	1965	4186	133,2	2348,0	129,9	461,4	152,3
	1969	4238	134,9	2699,0	149,3	589,3	194,6

1) Nur Schiffe der rumänischen Schiffahrtsgesellschaft NAVROM.

2) Gesamte Binnenschiffahrtsflotte Rumäniens.

3) Nur Schiffe der bulgarischen Schiffahrtsgesellschaft (BRP).

4) Donauseeschiffe sind in diesen Zahlen nicht enthalten.

Quelle: Information 1950—1969, a. a. O., S. 31.

BIBLIOGRAPHIE

I. Quellen

- A. Ungedruckte Texte amtlicher Art
- B. Gedruckte Texte amtlicher und halbamtlicher Art
 - 1. Vereinte Nationen
 - 2. Donaukommission
 - 3. Sonderstromverwaltungen
 - 4. Schifffahrtsgesellschaften
 - 5. Regierungen der Donaustaaten
 - 6. Sonstige
- C. Mündliche Zeugnisse
- D. Mémoires, Reden und sonstige Publikationen der Akteure
- E. Zeitungen

II. Literatur

- A. Ungedruckt
 - 1. Bücher
 - 2. Artikel
- B. Gedruckt
 - 1. Donauraum
 - 1.1. Bücher
 - 1.2. Artikel
 - 2. Donauausbau
 - 2.1. Bücher
 - 2.2. Artikel
 - 3. Donaukommission
 - 3.1. Bücher
 - 3.2. Artikel
 - 4. Theorie der Integration
 - 4.1. Bücher
 - 4.2. Artikel

I. Quellen

A. Ungedruckte Texte amtlicher Art

- Ausführungen des Aufsichtsratsvorsitzenden, Herrn Ministerpräsident Dr. Alfons Göppel, in der ordentlichen Hauptversammlung der Rhein-Main-Donau-AG. am 21. August 1970 in München.

— Die Europa-Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau, aus dem Vortrag von Dr. Otto Schedl, bayrischer Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr, München, auf der Internationalen Donautagung des Österreichischen Kanal- und Schiffsverkehrsvereins in Wien am 23. Oktober 1970.

— Niederschrift über die in der Zeit vom 30. Juni bis 1. Juli 1970 in Kehlheim stattgefundene Vorbesprechung zur Direktorenkonferenz der Donauschiffahrtsgesellschaften, Mitglieder des Bratislava-Abkommens.

B. Gedruckte Texte amtlicher und halbamtlicher Art

1. Vereinte Nationen

1.1. „Legal problems relating to the utilization and use of international waters“, Dokument A/5409 vom 15. 4. 1963, Band I—III.

„Legislative Texts and Treaty Provisions concerning the utilization of international rivers for other purposes than navigation“, Dokument ST/LEG/SER. B/12 (Sales Number 63. V. 4)

1.2. Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen

— Procès verbaux officiels, Première année, troisième session, Nr. 26 vom 26. 9. 1946: „Question des flotilles du Danube d'origine yougoslave et tchécoslovaque“, Dokumente E/97 und E/121

— „Développement intégré des bassins fluviaux“, Département of Economic and Social Affairs, 1958, Dokument E/3066

— „Organisations Intergouvernementales — Relations avec les Organisations Intergouvernementales — Rapport du Secrétaire Général“, Dokument E/2366 vom 17. 2. 1953, mit Anhang I—II

1.3. Wirtschaftskommission für Europa (Economic Commission for Europe, ECE)

1.3.1. Jährliche und halbjährliche Publikationen

Annual Bulletin of Electric Energy Statistics for Europe

Bulletin annuel de statistiques de transports européens, 1947—1970

Economic Bulletin for Europe, 1947—1970

Economic Survey of Europe, 1947—1970

1.3.2. Transportkomitee — Subkomitee für Binnenschifffahrt (Comité des transports intérieurs — Souscomité des transports par voie navigable)

1.3.2.1. Allgemeine Dokumente:

(La) coordination des transports dans les pays d'économie planifiée; Dokument E/ECE/W/TRANS/291

Evolution du volume des transports de voyageurs et de marchandises; Dokument E/ECE/W/TRANS/410, Add. 1

International instruments relating to navigation on inland waterways of international concern and to the upkeep and development of such waterways; Dokument E/ECE/W/TRANS/SC 3/8 (mit Annex I und II)

Renseignements concernant les travaux de la Commission permanente des transports du Conseil d'Aide Economique Mutuelle; Dokument E/ECE/W/TRANS/381

Signalisation des voies navigables — Texte de la résolution nr. 1 adoptée le 28 août 1957 par le Souscomité des transports par voie

- navigable tel qu'il a été modifié par le Souscomité le 21. 10. 1966;
Dokument E/ECE/W/TRANS/SC/3/54
- 1.3.2.2. Sitzungsberichte des Subkomitees für Binnenschifffahrt:
Dokumente E/ECE/W/TRANS/SC 3/Nummer 17, 19, 24, 31, 37, 43,
47, 51, 56, 62, 63
- 1.3.2.3. Groupe d'experts chargé d'étudier les problèmes de création d'un
réseau unifié de voies navigables européennes d'intérêt international
(1959—1965); Dokumente E/ECE/W/TRANS/WP 34/Nummer 1, 2, 3,
4, 5, 7 Rev. 1, 16, 17, 18
- 1.3.2.4. Groupe de travail du développement des voies navigables (1965 bis
1970)*
- a) Cycle d'étude sur les nouvelles techniques dans la navigation
intérieure; Dokumente E/ECE/W/TRANS/WP 34/Nummer 39, 43,
44, 59, 59 Add. 1 bis 4, 64, 65, 66
 - b) Etude économique de la liaison Danube-Oder (1. bis 4. Sitzung);
Dokumente E/ECE/W/TRANS/WP 34/Nummer 42 mit Anhang, 49
mit Corr. 1 und 2, 54, 56
 - c) Etude économique de la liaison Rhin-Main-Danube (1. bis 7. Sit-
zung); Dokumente E/ECE/W/TRANS/WP 34/Nummer 34, 46, 48,
50 mit Corr. 1, 55, 57, 60, 62
 - d) (Les) grands problèmes techniques et les incidences économiques
d'un système unifié de voies navigables européennes; Note du
Secrétariat; Dokument E/ECE/W/TRANS/WP 34/21/Rev. 2
- 1.3.3. Komitee für elektrische Energie (Comité de l'énergie électrique)
- 1.3.3.1. „Aménagements hydroélectriques existants, en construction ou en
projet sur le Danube“; Dokument E/ECE/EP/202 oder 59. II. E/
Mim. 20
- 1.3.3.2. „Le potentiel hydroélectrique des ressources hydrauliques de l'Europe“;
Dokument E/ECE/EP/68 II. /Mim. 31
- 1.3.3.3. „Symposium on problems of multiple purpose river development
connected with hydroelectric power production“, Madrid, 20. bis
22. Oktober 1969
- a) Bericht des Sekretariats: Dokument ST/ECE/EP 49
 - b) Eisernes-Tor-Kraftwerk: Dokument MAD/SYMP/EP/B 10 und
Add. 1
 - c) Bratislava—Palcikovo: Dokument MAD/SYMP/EP/A 4;
MAD/SYMP/EP/A 8
Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Verbindung,
Studie der Berichtergruppe der Wirtschaftskommission für Europa
(ECE) in Genf, 265 Seiten.
 - d) Untere Donau: Dokument MAD/SYMP/EP/A 19 und Add. 1
- 1.3.3.4. Sonstige Dokumente:
ST/ECE/EP/40,
ECE/EP/WP 9/Working Paper 2

* Die im Punkt 1.3.2.4. genannte Arbeitsgruppe setzte in der Zeit von 1965
bis 1970 die Arbeit der unter 1.3.2.3. genannten Arbeitsgruppe fort.

- 1.3.4. Umweltschutz (Conference on problems relating to environment, Prague, May 1971)
Information on activities of the Council for Mutual Economic Assistance (CMEA) relating to environment; Dokument E/ECE/ENV/CONF/H 4
- 1.3.5. Sonstige Dokumente der ECE:
„River Basin Management“: Proceedings of the Seminar organized by the Committee on Water Problems of the UN/ECE and held in London (U. K.), 15 to 22 June 1970; Dokument ST/ECE/WATER/3

2. Donaukommission

- 2.1. Sitzungsberichte:
„Procès-verbaux de la Commission du Danube“, Budapest 1949—1971
„Procès-verbaux préliminaires de la session extraordinaire“, 1963
„Procès-verbaux préliminaires de la 30-ième session de la Commission du Danube“, Budapest 1972
- 2.2. Statistiken:
Annuaire Statistique de la Commission du Danube (1962—1969), Budapest
Bulletins statistiques de la Commission du Danube (5 Bände für die Periode 1950—1961)
Information sur le développement de la navigation danubienne au cours de la période de 20 ans de 1950 à 1969, Budapest 1971
Informations sur l'entretien du chenal du Danube de Regensburg à Sulina, 1961—1970
Ouvrage de référence statistique de la Commission du Danube pour la période de 1950 à 1961, Budapest 1965
- 2.3. Sammlung von Gesetzen und Verträgen:
Recueil des accords conclus en matière de navigation sur le Danube, Budapest 1959
Recueil des droits en vigueur, perçus sur les bâtiments navigant sur le Danube, Budapest 1959
Recueil des lois en vigueur dans le domaine de la navigation sur le Danube, Budapest 1961
- 2.4. Sonstige Dokumente:
Commission du Danube — Renseignements généraux, Budapest 1967
„Règles de Procédure de la Commission du Danube“ — „Dispositions relatives au secrétariat de la Commission du Danube et à son fonctionnement“ —
„Règlement relatif aux droits et obligations des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube“ —
„Tableau du personnel du Secrétariat de la Commission du Danube“, Budapest 1971, 130 Seiten
Routier du Danube, Budapest 1966
- 2.5. Europäische Donaukommission:
ROSETTI, Carlo, Hrsg. *La Commission européenne du Danube et son oeuvre de 1856 à 1931*, Imprimerie nationale, Paris 1931, VIII — 526S.

3. Sonderstromverwaltungen

Compte rendu des opérations contre les inondations et de régulations fluviale projetées sur le secteur du Danube entre Rajka et Gönyü, Budapest 1969

Documentation complémentaire concernant le fonctionnement d'une administration fluviale dans le secteur du Danube entre Gabčíkovo et Gönyü, Budapest 1970

4. Schifffahrtsgesellschaften

Bratislava-Abkommen (deutsche, nicht autorisierte Übersetzung samt Ergänzungen), Publikation der DDSG — Wien, vom 2. 12. 1968 (hektographiert), Konferenz der Direktoren der Donauschifffahrtsgesellschaften, Mitglieder des Bratislava-Abkommens: Protokoll der Direktorenkonferenz, Wien 1969 (Publikation der DDSG — Wien, Nr. 428/69, hektographiert)

5. Regierungen der Donaustaaten (amtlich oder halbamtlich)

5.1. Bulgarien:

Développement économique de la Bulgarie après la seconde guerre mondiale, Sofia-Press (Verfasser: Spass Roussinov, 258 Seiten)*

5.2. Jugoslawien:

Conférence Danubienne, Edition du Ministère des Affaires Etrangères de la République Populaire Fédération de Yougoslavie, Belgrad 1949, 401 Seiten

Hydroenergetical and Navigational System Djerdap, Belgrad*

Livre Blanc sur les procédés agressifs des gouvernements de l'URSS, de Pologne, de Tchécoslovaquie, de Hongrie, de Roumanie, de Bulgarie et d'Albanie envers la Yougoslavie, Belgrad 1951, 490 Seiten

Repertoire du développement des relations des pays yougoslaves concernant le droit international depuis 1800 jusqu'à nos jours, III. Teil (1941 bis 1965) und IV. Teil (1965—1967), herausgegeben vom „Institut de politique et d'économie internationales“, Belgrad 1968

Wasserkraft und Schifffahrtssystem Djerdap, Export-Press, Belgrad*

5.3. Österreich:

Abkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Volksrepublik Ungarn, betreffend die Regelung der Donauschifffahrt, Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich (BGBl.) Stück 51, Nr. 195/1956

Abkommen zwischen der österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Tschechoslowakischen Republik betreffend die Regelung der Donauschifffahrt, BGBl. 22/74/1956

Abkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien betreffend die Regelung der Donauschifffahrt, BGBl. 31/118/1956

* Ohne weitere Angaben.

Abkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Volksrepublik Bulgarien, betreffend die Regelung der Donauschifffahrt, BGBl. 39/140/1956

Abkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Rumänischen Volksrepublik, betreffend die Regelung von Fragen der Donauschifffahrt zwischen den beiden Staaten, BGBl. 50/186/1956

Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, betreffend die Regelung technischer und kommerzieller Fragen der Donauschifffahrt, BGBl. 4/1958

(Die) Chancen an der Donau: Neue Möglichkeiten durch die Binnenschifffahrt, Notwendigkeit eines umfassenden Hafenkonzeptes, verfaßt vom Österreichischen Institut für Raumplanung im Auftrag der Magistratsabteilung 18, Stadt- und Landesplanung, Wien 1967, 51 Seiten

Donaustatut 1921, BGBl. 706/1922

Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau, BGBl., 12. Stück, 41/1960

Regierungsvorlage „Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau“, Nr. 37 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates IX, G. P. vom 9. 9. 1959

Staatsvertrag von Saint-Germain-en-Laye vom 10. September 1919, Staatsgesetzblatt der Republik Österreich 90/303/1920

„Staatsvertrag betreffend die Wiederherstellung eines unabhängigen und demokratischen Österreich“, BGBl. 39/1955

5.4. Tschechoslowakei:

Système des canaux reliant Dunaj-Ordre-Labe, Edition du Ministère des Forêts et des Eaux de la CSSR, Prag 1967*

(The) Water way Danube-Oder-Elbe, Hydroproject Praha — Consulting Engineers, Prag 1967, 21 Seiten (mit Karten)

5.5. Ungarn:

„Hongrie“, Editions Panonia, Budapest (Jährliche Ausgabe, 1969 und 1970)

6. Sonstige Texte amtlicher und halbamtlicher Art

(La) Documentation Française — Notes et Etudes Documentaires: Le Danube, Deuxième Partie, vom 27. 10. 1956, Nr. 2.227

Österreichs Interesse am Rhein-Main-Donaukanal, von Alexander Pohl, herausgegeben vom Donaueuropäischen Institut, Wien, und vom Österreichischen Kanal- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau, 1952

Pariser Frieden vom 30. März 1856, in der Preußischen Gesetzessammlung 1856, Seiten 307 ff.

(Der) Save-Donaukanal und seine Bedeutung im Rahmen des Donauschifffahrtssystems, von Dozent Jakob Bezljaj, als Vortrag gehalten am 8. Oktober 1969 vor den Teilnehmern der Direktorenkonferenz der Mitglieds-

* Ohne weitere Angaben.

gesellschaften des Bratislava-Abkommens in Wien, Schriftenreihe des Österreichischen Kanal- und Schiffsverkehrsvereins, Wien, 15 Seiten

(A) Survey of 20 years of the Council for Mutual Economic Assistance, CMEA — Sekretariat, Moskau 1969, 107 Seiten

C. Mündliche Zeugnisse

Folgende Stellen standen mir zur Auskunft zur Verfügung:

1. Economic Commission for Europe (ECE), Genf

1.1. „Comité des transports intérieurs“ sowie das „Souscomité des transports par voie navigable“

1.2. Comité de l'énergie électrique

1.3. Committee on Housing and Environment

2. Donaukommission: Sekretariat in Budapest; Teilnahme an den Sitzungen der Plenartagung und der Expertengruppen 1970 und 1971

3. Sonderstromverwaltung (Gabcikovo-Gönyű)

4. Schiffsverkehrsgesellschaften: DDSG, Wien; MAHART, Budapest

5. Delegationen der Donaustaaten bei der Donaukommission: BRD, Bulgarien, Jugoslawien, Österreich, Rumänien, Ungarn, Tschechoslowakei und UdSSR

6. Österreichischer Kanal- und Schiffsverkehrsverein, Linz (Teilnahme an der Herbsttagung im Oktober 1970 in Wien)

7. Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft, München

D. Memoiren, Reden und sonstige Publikationen der Akteure im System der Donaukommission

1. Bücher

CEAUSESCU, Nicolae, *Rumänien auf dem Weg des Sozialismus — Reden, Aufsätze, Interviews*. Hrsg. Waldemar Besson und Gerd Klaus Kaltenbrunner, Verlag Rombach, Freiburg im Breisgau, 1971, 228 Seiten.

DEDIJER, Vladimir, *Tito speaks — his self portrait and struggle with Stalin*, London, Weidenfeld and Nicolson, 1953, XV—456 Seiten.

DEDIJER, Vladimir, *Stalins verlorene Schlacht — Erinnerungen 1948 bis 1953*, Europa-Verlag, Wien, 1970, 290 Seiten.

PAUNOVIC, Jovan, *„Sloboda plovidbe i uprava pribrežnih država na Dunavu“*, Belgrad, 1957, 142 Seiten.

WURMBÖCK, Heinz, *Tarifprobleme auf Rhein und Donau*, Vorlesung auf der Hochschule für Welthandel in Wien, 1967, 17 Seiten (hektographiert).

2. Artikel*

ADOSSIDES, Andreas, *Navigation on European inland waterways*, Vortrag gehalten in Leningrad im Dezember 1969, 30 Seiten (hektographiert).

BARTOS, Milan, „La Conférence du Danube à Belgrade“, in *Yugoslavie*, Oktober 1948, II. Seiten 25—29.

BEBLER, Alex, „Trois rencontres avec Molotov“, *Questions Actuelles du Socialisme*, Belgrad, Jänner/Feber 1953, Bd. 16, S. 50—58.

CZIKOS-NAGY, Bela, „Der Donauraum im ungarischen Aspekt“, *Der Donauraum als wirtschaftliche Realität*, herausgegeben vom Donaeuropäischen Institut, Wien, 1965, S. 5—6.

FEKETE, György, „Erwartungen für den Donau-Main-Rhein-Verkehr“, *Österreichische Osthefte*, 10. Jg., 4. Heft, 1968, S. 242—248.

„Vereinheitlichungsbestrebungen in der internationalen Binnenschifffahrt“, in der *Wissenschaftlichen Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen*, „Friedrich List“, Dresden, 1964, Heft 2, Nr. 11, S. 225—227.

GRASSL, Roderich, und PARTL, Rudolf, „Probleme des weiteren Ausbaues der Donau“, *Österreichische Osthefte*, Wien, 1968, Nr. 4, S. 225—227.

KAMENOV, Evgeni, „La Conférence du Danube“, in *La Bulgarie Nouvelle* (Journal politique, économique, social et littéraire) vom 27. 8. 1948, Nr. 15/59, S. 4.

„La Conférence Danubienne et la Bulgarie“, *La Bulgarie Nouvelle*, vom 10. August 1948, Nr. 14/58.

KLAUS, Josef, „An active policy of international relations in the Danube valley“, Vortrag gehalten von der ungarischen Akademie der Wissenschaften in *New Hungarian Quarterly*, Bd. VIII, Nr. 27, Autumn 1967, S. 3—9.

KÖPPEN, U. von, „Die aktuellen Probleme des Donauverkehrs“, *Südosteuropa-Jahrbuch* Nr. 4 aus 1960, S. 46—59 (München-Oldenburg).

KOTZINA, Vinzenz, „Die wirtschaftlichen Beziehungen Österreichs zu den übrigen Donaustaaten“, *Der Donauraum*, Wien, 10. Jg., 1.—2. Heft, 1965, S. 1—15.

KREISKY, Bruno, „Betrachtungen über Möglichkeiten und Grenzen der Beziehungen zu kommunistischen Staaten“, *Österreichische Osthefte*, Wien, 1967, Nr. 4, S. 261—272.

MAHR, Leopold, „Das Bratislava-Abkommen — die Gemeinschaft der Donauschiffahrtsgesellschaften“, *Verkehr*, Wien, 4. 10. 1969, Jg. XXV, Nr. 40, S. 1537—1539.

MITTERER, Otto, „Österreichs Osthandel“, *Österreichische Osthefte*, Wien, 1968, 10. Jg., Nr. 4, S. 193—199.

PETHÖ, Tibor, „Modern Forms of Cooperation in the Danube Valley“, *New Hungarian Quarterly*, Bd. VIII, Nr. 27, Autumn 1967, S. 10—16.

„European Security and Cooperation“, *New Hungarian Quarterly*, Spring 1970, Bd. XI, Nr. 37, S. 12—22.

PFUSTERSCHMIDT-HARDTENSTEIN, Heinrich, „Die Donaukommission als ein Instrument der Zusammenarbeit im Donauraum“, *Mitteilungsblätter des Deutschen Kanal- und Schiffsverkehrsvereins*, Juni 1970, Nr. 5, S. 7—24.

* Vorträge und Broschüren ebenfalls.

PISECKY, Franz, *Österreich und die Donau*, Verlag für Geschichte und Politik, Wien, 1965, 31 Seiten.

SCHREIBER, Walter, „Österreich und die Donaukommission“, *Österreichische Osthefte*, Wien, 1968, 10. Jg., Heft 4, S. 213—224.

STOJKOVIC, Slavko, „L'importance de la construction du Système hydroélectrique et de navigation dans le secteur des Portes de Fer pour la navigation international“, *Jugoslovenska Revija za Medunarodno Pravo*, 1—2 Belgrad, 1968, S. 120—135.

TONCIC-SORINJ, Luj., „Probleme der Internationalisierung der Donau“, *Wissenschaftlicher Dienst Südosteuropas*, 1959, S. 47—52.

Die Bedeutung der Donaukonvention für Österreich, in *Vereinte Nationen und Österreich*, Dezember 1959, Nr. 8, S. 2—5.

VACHUDA, Rudolf, Die Donau-Oder-(Elbe-)Verbindung, Vortrag gehalten am 8. 10. 1969 vor der Direktorenkonferenz der Mitgliedsgesellschaften des Bratislava-Abkommens und dem Österreichischen Kanal- und Schiffsahrtsverein sowie dem Österreichischen Ost- und Südosteuropa-Institut in Wien, herausgegeben in der *Schriftenreihe des Österreichischen Kanal- und Schiffsahrtsvereins*.

E. Zeitungen*

1. Bundesrepublik Deutschland

Welt am Sonntag, Hamburg vom 26. 9. 1971

Frankfurter Allgemeine Zeitung, Frankfurt, vom 23. 5. 1968

2. Bulgarien

La Bulgarie Nouvelle, Sofia, 1947

Sofioter-Nachrichten, Sofia, 1970/71

3. Jugoslawien

Revue de la politique mondiale, Belgrad, vom 2. 1. 1952, S. 9—10, und 1. 7. 1953, S. 1—13

4. Österreich

Die Presse, Wien, vom 14. 10. 1959, 15. 12. 1965, 29. 3. 1969, 22. 12. 1970 17. 2. 1971, 27. 1. 1971 und 24. 4. 1970

Die Volksstimme (Zentralorgan der kommunistischen Partei Österreichs), Wien, 1947—1971

Schifffahrt und Strom, Linz, 7/1969, S. 11—12

Verkehr, Wien, 1955—1971

5. Rumänien

Viata economica, Bucearest, 12. 6. 1964

Neuer Weg, Bukarest, 15. 9. 1970

* Das genaue Datum der konsultierten Zeitungen ergibt sich aus den Fußnoten im Text der Arbeit.

6. Ungarn

Magyar Nemzet, Budapest, 6. 11. 1964

Budapester Rundschau, Budapest, 1969—1971

Ungarischer Pressedienst, MTI (Wien und Budapest), 2. und 3. 6. 1969

Nepzabadsag, Budapest, 5. 10. 1963

7. Großbritannien

Economist, London, 2. 8. 1958, S. 361.

8. Schweiz

Neue Zürcher Zeitung (NZZ), Zürich, 1959—1971

9. Frankreich

Revue de la navigation intérieure et rhénane, XXV. Jahr, 1953, Nr. 6, S. 185

II. Literatur

A. Ungedruckt*

1. Bücher

CIRKOVIC, Stefan, „*Le nouveau statut juridique international du Danube et le régime du secteur des Cataractes et des Portes de Fer*“, Cours HEI, Paris, 1955/56, 93 Seiten.

SCHAUER, Reinbert, *Die Wirtschaftlichkeit in der Binnenschifffahrt*, Doktorthese an der Hochschule für Welthandel in Wien, Wien, 1967, 171 Seiten.

2. Artikel**

CARNEGIE ENDOWMENT FOR INTERNATIONAL PEACE, *La démarche scientifique dans l'étude des relations internationales*, Konferenz in Genf vom 17. bis 18. November 1968, VIII—96 Seiten.

INTERNATIONALES INSTITUT FÜR DEN FRIEDEN, *Frieden und Sicherheit in Europa und gesamteuropäische Zusammenarbeit*, Konferenz vom 19. bis 21. 2. 1971, Diskussionsbeiträge und Abschlußreferate, Wien, 175 Seiten (hektographiert).

Organisation der Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa, Konferenz vom 10. bis 12. 3. 1972, Wien, 132 Seiten (hektographiert).

KRAMER, Heinz, *Transaktionen zwischen Ost- und Westeuropa als Mittel kooperationsfördernder Systemveränderung*, Forschungspapiere des Institutes für Politikwissenschaft der Universität des Saarlandes, Nr. 1, Oktober 1971, 57 Seiten (hektographiert).

* Auch hektographierte Vervielfältigung.

** Zu den Artikeln zählen auch Konferenzberichte, Diskussionsbeiträge und kleinere Forschungsberichte.

NYE, Joseph, *East-African Integration — A note on measurement*, Conference on the scientific approach to the study of international relations, European Centre of the Carnegie Endowment for International Peace, 3. bis 6. Jänner 1970, 14 Seiten.

PICHLER, Franz, *Analyse der bilateralen und multilateralen Wissenschaftsbeziehungen Österreichs*. Publikation des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung, Wien, 1972, 42 Seiten (hektographiert).

SIOTIS, Jean, *Remarks on the study of decisionmaking in international organizations*, Conference on the Scientific Approach to the Study of International Relations, European Centre of the Carnegie Endowment for International Peace, 3. bis 6. Jänner 1970, 14 Seiten.

WEIL, Robert, *Les causes économiques de la rupture entre la Yougoslavie et l'URSS*, Arbeit im Seminar von Prof. Jacques Freymond, Genf, IUHEI, 1957, 24 Seiten.

B. Gedruckt

1. Donauraum (generelle politische Probleme)

1.1. Bücher

ADLER-KARLSSON, Gunnar, *Western Economic Warfare 1947—1967, A Case-study in Foreign Economic Policy*, Almqvist & Wiksell, Uppsala, 1968, XV—319 Seiten.

AGOSTON, Istvan, *Le Conseil d'Assistance Economique Mutuelle*, Librairie Droz, Genf, 1964, XII—353 Seiten.

FADDEJEW, Nikolai, *Sozialistische Partnerschaft — über die Zusammenarbeit im Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe*, Europa-Verlag, Wien, 1965, 142 Seiten.

FETJÖ, François, *Histoire des démocraties populaires*, 2 Bände, Editions du Seuil, Paris, 1969, 455 und 534 Seiten.

FISH-ARMSTRONG, Hamilton, *Tito and Goliath*, The Macmillan Company, New York, 1951, XI—312 Seiten.

KAROLYI, Michael, *Memoirs of Michael Karolyi — Faith without illusion*, Jonathan Cape, London, 1956, 392 Seiten.

KASER, Max, *COMECON. Integration Problems of the Planned Economies*, Oxford University Press, London 1967, 2. Ausgabe, VI—279 Seiten.

MATZNER, Egon, *East-West Trade: the case of Austria*, Almqvist & Wiksell, Stockholm, 1970, 169 Seiten.

MENZEL, Eberhard, *Die Friedensverträge von 1947 mit Italien, Bulgarien, Rumänien und Finnland*, Oberursel (Taunus), Verlag Europa-Archiv, 1948, VIII—212 Seiten.

MÖLLER, Walter, und VILMAR, Fritz, *Sozialistische Friedenspolitik für Europa* (kein Frieden ohne Gesellschaftsreform in Ost und West), Rororo aktuell Nr. 1551, Rowohlt Taschenbuchverlag G. m. b. H., Hamburg, 1972, 297 Seiten.

SUDA, Zdenek, *La division internationale socialiste du travail. Le système communiste face à l'intégration*. A. W. Sitthoff, Leyden, 1967, 181 Seiten.

VUCINICH, Wayne S., Hrsg. *Contemporary Yugoslavia: twenty years of socialist experiment*. University of California Press, Berkeley, 1969, XIII—441 Seiten.

GALTUNG, Johan, Hrsg., *Cooperation in Europe*, Universitetsforlaget Oslo, 1970, 371 Seiten.

1.2. Artikel

ALTING VON GEUSAU, F. A. M., und MORAWIECKI, Wojciech, Introductory Report, *International Organizations in Europe and the changing European system*, Konferenz des European Centre of the Carnegie Endowment for International Peace, Genf, 1972, S. 11—42.

AKIMOV, Y., „Problems of CMEA Countries' Economic Integration“, in *International Affairs*, Moskau, Dezember 1969, Nr. 12, S. 7—11.

ANDRAS, Charles, „Bemühungen um Kooperation im Donauraum“, *Osteuropäische Rundschau*, Free Europe Inc., München, Jänner 1970, Jg. XVI, S. 1—6.

COLLEGE D'EUROPE, *Les Démocraties Populaires après Prague* — Cahiers de Bruges, Hrsg. Jerzy Lukoszensky, De Tempel, Tempelhof, Brügge, 1970, 330 Seiten.

CATTEL, David, „Multilateral Cooperation and Integration in Eastern Europe“ *The Western Political Quarterly*, Bd. XIII (1960), Nr. 1, S. 64—69.

GALTUNG, Johan, *Some institutional suggestions for a system of security and cooperation in Europe*, International Peace Research Institute, Oslo, 1971, 16 Seiten.

HOFFMANN, Emil, „Wirtschaftskooperation im Donauraum“, *Donauraum* — Gestern, Heute, Morgen, Schriftenreihe des Europahauses, Wien, 1967, Bd. 5, S. 29—49.

IONESCU, Ghita, „The Austrian State Treaty and Neutrality in Eastern Europe“, *International Journal* (Canadian Institute of International Affairs), Bd. XXIII, Nr. 3, Summer 1968, S. 408—420.

MONTIAS, John Michael, „Background and origins of the Rumanian dispute with COMECON“, *Soviet Studies*, Bd. XVI, Oktober 1964, Nr. 3, S. 125—151.

„Economic nationalism in Eastern Europe, forty years of continuity and change“, Yale University, New Haven, Connecticut, 1966; *Economic Growth Center Papers*, Nr. 82, abgedruckt vom *Journal of International Affairs*, Bd. 20, Nr. 1, 1966, S. 45—71.

ORT, Alexander, „La Tchécoslovaquie et l'Europe“, *Cooperation in Europe*, hrsg. von Johan Galtung, Universitetsforlaget, Oslo, 1970, S. 291 bis 302.

PICHLER, Franz, „Katalog für eine gesamteuropäische Zusammenarbeit“, *Blickpunkt Europa* — *Informationsbulletin des Österr. Komitees für Verständigung und Sicherheit in Europa*, Nr. 2, März 1972, S. 9—10.

POPOVITCH, Vladimir, „L'alliance balkanique“, *Questions actuelles du socialisme*, Nr. 25—26, 1954, S. 15—34.

SAHOVIC, Milan, „La Coopération de la Yougoslavie en Europe“,

Cooperation in Europe, hrsg. von Johan Galtung, Universitetsforlaget Oslo, 1970, S. 269—278.

WESSELY, Kurt, „Neue Tendenzen im COMECON: Schwerpunktbildung und Integration als Ziele des Ostblocks“. *Neue Zürcher Zeitung* vom 6. 12. 1969, Nr. 713, S. 5.

2. Donauausbau (wirtschaftliche und juristische Probleme)

2.1. Bücher

BERBER, J. F., *Rivers in International Law*, Stevens, London, 1959, XI—296 Seiten.

CUTH, Juraj, *Medzinárodné rieky*, Slovenská Akadémia Vied, Bratislava, 1964, 287 Seiten (Zusammenfassung in englischer Sprache).

Neplavebné využívanie riek a medzinárodné právo, Vydavateľstvo-Slovenskej Akadémie Vied, Bratislava, 1968, 199 Seiten (Zusammenfassung in englischer Sprache).

DAKOV, Vasil, *Reka Dunav i nejnoto stopansko znacenic zu Bulgaija*. (Der Donaufluß und seine wirtschaftliche Bedeutung für Bulgarien.) Sofia, Nauka i izkustva, 1964, 232 Seiten, VIII.

HAJNAL, Henri, *The Danube, its historical and political and economic importance*. M. Nijhoff, Den Hague, 1920, 167 Seiten.

WOLFRAM, Marc, *L'utilisation à fins autres que la navigation des eaux de fleuves, lacs et canaux internationaux*, Paris, Pendone, 1964, VIII bis 264 Seiten.

2.2. Artikel

ANDRASSY, Juraj, „Utilisation des eaux internationales non-maritimes“, in *Annuaire de l'institut de Droit International*, Bd. 48, I, 1959, S. 131—339.

BECKER, Klaus, „Die Binnenschifffahrt Südosteuropas nach 1945“, *Der Donauraum*, 1970, Heft 1—2, S. 34—49.

BÖRLIN, Max, „Econometric Model for River Basin Planning“, *Problems of Development*, OECD, Paris, 1971.

CARNEGIE ENDOWMENT FOR INTERNATIONAL PEACE, *Les Cours d'eaux internationaux*; Rapports et Travaux, Conférence sur le Droit International, Lagonissi (Griechenland), 3. bis 8. April 1966, Genf, 1967, 80 Seiten.

FILLITZ, F., „Die Entwicklung der Donauschifffahrt seit 1955“ *Donauraum*, 1. Heft, 1963, S. 50—62.

GROSS, Hermann, *Die Möglichkeiten des heutigen Südosthandels unter besonderer Berücksichtigung des Donauverkehrs*. Vortrag vor dem Deutschen Kanal- und Schifffahrtsverein, Sektion Frankfurt am Main, gehalten am 3. 2. 1952, 51 Seiten.

KATONA, P., „The danube blue or red?“, *The World Today*, Nr. 21, Feber 1965, S. 73—83.

KOUTIKOV, Vladimir, „Les problèmes du droit international privé fluvial“, *Académie de Droit International*, Auszug aus dem *Recueil des Cours*, Bd. II, 1969, S. 252—354.

„Mezdunarodnopraven problemi na stopanskoto i spolzuvanje na Dunava v minaloto i dnjes“ (Problèmes internationaux de l'utilisation du Danube dans le domaine économique), *Mezdunarodnopraven rezhom na Dunava*, Bulgarische Akademie der Wissenschaften, Institut für Rechtswissenschaften, Sofia, 1964, S. 175—198.

PETZMANN, Heinz, „Die Donau — Entwicklungsfaktor für Niederösterreich“, *Kulturberichte des Landes Niederösterreich*, Jänner 1969, S. 1—3.

SAHOVIC, Milan, „Les accords entre la Yougoslavie et la Roumanie relatifs au système de production d'électricité et de navigation des Portes de Fer sur le Danube“. *Annuaire Français de Droit International*, Bd. XV, 1969, S. 774—783.

WESSELY, Kurt, „Die Donau-Eisenwerke Sztálinvaros“, *Österreichische Osthefte*, 1960, Nr. 2, S. 122—126.

„Die wirtschaftliche Bedeutung und Entwicklung der Donauschifffahrt“, *Monatsberichte des Österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung*, XXXV. Jg., Dezember 1962, Beilage Nr. 72, 23 Seiten.

„Wirtschaftsnachwuchs und Verkehrsaufgaben in Südosteuropa“, *Österreichische Osthefte*, 10. Jg., 1968, Nr. 4, S. 200—212.

UZUNOV, Vladimir, „Komplektoho ispolsovanne vod Dunaja“, *Mezdunarodnyi sel'skochozjajstvennyi zurnalt*, 8. Jg., Nr. 4, Moskau, 1964, S. 5—10.

3. Donaukommission (Institutionelle Probleme)

3.1. Bücher

FANDIKOV, N. G., *Mezdunarodno pravovoi rezhim Dunaia: istoricheski ocherk*, Moskau, 1955, 254 Seiten.

GOGEANU, Paul, *Dunarea in relatili internationale*, Editura politica, Bukarest, 1970, 335 Seiten.

GOROVE, Stefan, *Law and Politics of the Danube*, Martius Nijhoff, Den Haag, 1964, XIV—171 Seiten.

ROUSSEAU, Charles, *Droit International Public*, Librairie Dalloz, 5. Ausgabe, Paris, 1970, 411 Seiten.

3.2. Artikel

BERGER, Peter, „Die internationale Donau und das neutrale Österreich“, *Der Donauraum*, 10. Jg., 1965, Heft 1—2, S. 74—93.

BOKOR-SZEGŐ, Hanna, „La Convention de Belgrade et le régime du Danube“, *Annuaire Français du Droit International*, Centre National de Recherche Scientifique, Paris, 1962, Bd. VIII, S. 192—214.

BULGARISCHE AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN, *Mezdunarodnopraven rezhim na Dunava*, Institut für Rechtswissenschaften, Mitarbeiter: Angelov, Kamenov, Koutikov, Zusammenfassungen in Französisch, Sofia, 1965, 259 Seiten.

CATTEL, David, „The Politics of the Danube Commission under Soviet Control“, *The American Slavic and European Review*, Bd. XIX, 1960, Nr. 3, S. 388—399.

IMBERT, Louis, „Le Régime Juridique du Danube“, *Revue générale de droit international public*, Bd. 55, 1951, S. 82—94.

JOHNSON, R. W., „The Danube since 1948“, *Yearbook of World Affairs*, 1963, Nr. 17, S. 236—253.

KATZAROV, K., „Das völkerrechtliche Statut der Donau“, *Neue Zürcher Zeitung* vom 12. 12. 1959, S. 5.

KUNZ, J. L., „The Danube Regime and the Belgrade Conference“, *American Journal of International Law*, Bd. 43, Jänner 1949, S. 104—112.

MIEHSLER, H., „Die Donau im Völkerrecht“, *Der Donauraum*, Bd. 2, 1957, S. 176—187.

MARTIUS, G., „Die Entwicklung des zwischenstaatlichen Donauschiffahrtsrechtes“, *Archiv des Völkerrechtes*, Bd. 1, 1948/49, S. 233—245.

RAU, Karl, Deutschland und die Donaukonvention 1948, *Außenpolitik*, Nr. 11/1960, S. 516—524.

ROTH, Georg, „Territoriale und funktionale Elemente europäischer Flußschiffahrtskommissionen“, *Archiv des Völkerrechtes*, Bd. 11, 1963, S. 168—184.

RAUX, Jean, „La Régionalisation et la Centralisation: deux tendances complémentaires de l'administration internationale des fleuves“, *Revue générale du droit international public*, Paris, September 1969, Bd. 73, Nr. 3, S. 637—743.

SEIDL-HOHENVELDERN, Ignaz, „Die Belgrader Donaukonvention von 1948“, *Archiv des Völkerrechtes*, Bd. 7, 1958, S. 253—261.

WEGENER, Wilhelm, „Die internationale Donau, völkerrechtliche Bemerkungen zum Belgrader Donauschiffahrtsabkommen von 1948“, *Göttinger Rechtswissenschaftliche Studien*, Heft 2, 1951, 82 Seiten.

„Die rechtlichen Grundlagen des Donauverkehrs“, *Verkehr*, Bd. 12, 1956, Nr. 50, S. 1639—1645.

WESSELY, Kurt, „Österreich und die Donaukommission“, *Österreichische Osthefte*, 1959, Heft 2, 1. Jg., S. 79—82.

4. Theorie der Integration und Ost-West-Friedensforschung

4.1. Bücher

DEUTSCH, Karl, *Political Community in the Northatlantic Area — International organization in the light of Historical Experience*. Princeton University Press, 1957, XIII—228 Seiten.

HAAS, Ernst, *(The) Uniting of Europe, Economic, and Social Forces 1950 to 1957*, Stanford University Press, Stanford 1959, XX—552—VIII Seiten.

KAPLAN, Morton, *System and Process in International Politics*, J. Wiley, New York, 1957, XIX—283 Seiten.

LINDBERG, L. N., *The Political Dynamics of European Integration*, Stanford University Press, Stanford, California, 1963, XIV—367 Seiten.

RUSSET, Bruce, *International Regions and the International System: A Study in Political Ecology*. Yale University, Rand McNally and Co., Chicago, 1967, XVI—252 Seiten.

LUXEMBURG, Rosa, *Die Akkumulation des Kapitals. Ein Beitrag zur ökonomischen Erklärung des Imperialismus, sowie Was die Epigonen aus der Marx'schen Theorie gemacht haben*. Vereinigung Internationaler Verlagsanstalten G. m. b. H., Berlin SW 61, 1923, 493 Seiten (Abdruck im Archiv sozialistischer Literatur 1, 4. Auflage 1970, Verlag Neue Kritik KG, Frankfurt).

SIOTIS, Jean, *Essai sur le secrétariat international*, Librairie Droz, Genf, 1963, 272 Seiten.

SIOTIS, Jean, *Die ECE und Gesamteuropa — Die UN-Wirtschaftskommission für Europa und ihre Bedeutung für die gesamteuropäische Zusammenarbeit*, Europa-Union-Verlag, Köln 1969, 96 Seiten.

ZELLENTIN, Gerda, *Intersystemare Beziehungen in Europa — Bedingungen der Friedenssicherung. European Aspects — A collection of Studies relating to European integration. Series C: Politics, Nr. 20*, A. W. Sijthoff, Leiden, 1970, XVI—306 Seiten.

4.2. Artikel

GALTUNG, Johan, „Europe: Bipolar, Bicentric or Cooperative“, *Journal of Peace Research*, 1972, Nr. 1, S. 1—26.

HAAS, Ernst, „(The) European and the Universal Process“, *International Organization*, Bd. 15, Nr. 3, 1961, S. 366—392.

„Regional Integration“, in der Rubrik „International Integration“, *International Encyclopedia of the Social Sciences*, Crowell Collier and Macmillan Inc., 1968, USA, S. 522—528.

„(The) Study of Regional Integration: Reflections on the Joy and Anguish of Pretheorizing“, *International Organization*, 1970, Bd. 24, Nr. 4, S. 607 bis 648.

HAAS, Ernst, und SCHMITTER, Philipp, „Economics and Differential Patterns of Political Integration: Projections about Unity in Latin America“, *International Organization*, Autumn 1964, Bd. 18, Nr. 4, S. 725—737.

KORBONSKY, Andrzej, „Theory and Practics of Regional Integration: The Case of COMECON“, *International Organization*, 1970, Autumn, Nr. 4, S. 942—977.

KAISER, Karl, „(The) Integration of Regional Subsystems: Some Preliminary Notes on Recurrent Patterns and the Role of the Superpowers“, *World Politics*, Oktober 1968, Bd. 21, Nr. 1, S. 84—107.

„Transnationale Politik“, *Politische Vierteljahresschrift, Zeitschrift der deutschen Vereinigung für politische Wissenschaft*, 1969, 10. Jg., Sonderheft 1, S. 80—109.

„(The) US and the EEC in the Atlantic System: The Problem of Theory“, *Journal of Common Market Studies*, Bd. 5, June 1967, in Reprint Series: The Centre for International Affairs, Harvard University, S. 388—425.

NYE, Joseph, „Central American Regional Integration“, *International Conciliation*, März 1967, Nr. 562, 68 Seiten.

„Comparative Regional Integration: Concept and Measurement“, *International Organization*, Bd. 22, Nr. 4, Autumn 1968, S. 855—880.

„Patterns and Catalysts in Regional Integration“, *International Organization*, Bd. 19, Autumn 1965, S. 870—884.

International Regionalism, Readings, Boston, Little Brown, 1968, XVI bis 432 Seiten.

SCHMITTER, Philipp, „Three Neofunctional Hypotheses about International Integration“, *International Organization*, Winter 1969, Bd. 23, Nr. 1, S. 161—166.

„A Revised Theory of Regional Integration“, *International Organization*, Bd. 24, Nr. 4, 1970, S. 836—868.

SIOTIS, Jean, „The ECE in the Emerging European System, *International Conciliation*, 1967, Nr. 561, 72 Seiten.

„(The) Secretariat of the UN-Economic Commission for Europe and European Economic Integration: The First Ten Years“, *International Organization*, Frühjahr 1965, Nr. 2, S. 188—202.

„Social sciences and the study of international relations“, *The Yearbook of World Affairs*, 1970, Bd. 24, S. 1—24.

KONVENTIONEN

I. Pariser Konvention

vom 23. Juli 1921*

* Bundesgesetzblatt der Republik Österreich 706 aus 1922.

Artikel I.

Die Schifffahrt auf der Donau ist auf dem ganzen schiffbaren Lauf des Stromes, das ist zwischen Ulm und dem Schwarzen Meere sowie auf dem gesamten, in dem nachfolgenden Artikel näher bezeichneten internationalisierten Flußnetze, im Sinne der vollkommenen Gleichheit frei und allen Flaggen geöffnet, so daß kein Unterschied gemacht werden wird zum Nachteile der Staatsangehörigen, der Güter und der Flagge irgendeiner Macht, zwischen diesen und zwischen den Staatsangehörigen, den Gütern und der Flagge des Uferstaates selbst oder eines Staates, dessen Staatsangehörige, Güter und Flagge die Behandlung auf dem Fuße der Meistbegünstigung genießen.

Diese Bestimmungen sind unter Vorbehalt der in den Artikeln XXII und XLIII des gegenwärtigen Übereinkommens getroffenen Vereinbarungen zu verstehen.

Artikel II.

Das im vorangehenden Artikel erwähnte internationalisierte Flußnetz umfaßt:

die March und die Thaya in dem die Grenze zwischen Österreich und der Tschechoslowakei bildenden Teile ihres Laufes;

die Drau von Bares an;

die Theiß von der Mündung der Szamos an;

die Maros von Arad an;

die Seitenkanäle oder Schifffahrtsrinnen, deren Herstellung den Zweck verfolgt, sei es von Natur aus schiffbare Abschnitte des obenerwähnten Netzes zu verdoppeln oder zu verbessern, sei es zwei von Natur aus schiffbare Abschnitte eines der obgenannten Flußläufe zu verbinden.

Artikel III.

Die Freiheit der Schifffahrt und die Gleichbehandlung der Flaggen wird durch zwei getrennte Kommissionen gesichert, und zwar durch die europäische

Donaukommission, deren in Abschnitt II umschriebene Zuständigkeit sich auf den „Seeschiffahrtsstrecke“ genannten Stromabschnitt erstreckt und durch die internationale Donaukommission, deren in Abschnitt III umgeschriebene Zuständigkeit sich auf die Flußschiffahrtsstrecke der Donau sowie auf die durch Artikel II als international erklärten Wasserwege erstreckt.

Artikel IV.

Die europäische Donaukommission besteht vorläufig aus Vertretern Frankreichs, Großbritanniens, Italiens und Rumäniens, und zwar aus je einem Delegierten dieser Mächte.

Es kann jedoch jeder europäische Staat, der künftig ein hinreichendes Maß von handelsmaritimen und europäischen Interessen an den Donaumündungen nachweisen wird, über sein Ansuchen durch einstimmigen Beschluß der in dieser Kommission vertretenen Regierungen zur Vertretung in dieser Kommission zugelassen werden.

Artikel V.

Die europäische Kommission übt die vor dem Kriege innegehabten Befugnisse aus.

Die der Kommission zustehenden, aus den internationalen Verträgen, Übereinkommen, Akten und Abmachungen, betreffend die Donau und ihre Mündungen fließenden Rechte, Befugnisse und Immunitäten bleiben unverändert aufrecht.

Artikel VI.

Die Zuständigkeit der europäischen Kommission erstreckt sich unter denselben Bedingungen wie in der Vergangenheit und ohne irgendeine Änderung ihrer gegenwärtigen Grenzen auf die Seeschiffahrtsstrecke, das ist auf die Strecke von den Strommündungen bis zu jenem Punkte, an dem die Zuständigkeit der internationalen Kommission beginnt.

Artikel VII.

Die Befugnisse der europäischen Kommission können nur durch eine von allen in der Kommission vertretenen Staaten abgeschlossene internationale Abmachung außer Kraft gesetzt werden.

Der ordentliche Sitz der Kommission verbleibt in Galatz.

Artikel VIII.

Die internationale Donaukommission besteht in Gemäßheit der Artikel 347 des Friedensvertrages von Versailles, 302 des Friedensvertrages von Saint-Germain, 230 des Friedensvertrages von Neuilly und 286 des Friedensvertrages von Trianon aus zwei Vertretern der deutschen Uferstaaten, aus je einem Vertreter jedes der übrigen Uferstaaten und aus je einem Vertreter der gegenwärtig oder künftig in der europäischen Donaukommission vertretenen Nichtuferstaaten.

Artikel IX.

Die Zuständigkeit der internationalen Kommission erstreckt sich auf die Donaustrecke zwischen Ulm und Braila und auf das im Artikel II als international erklärte Flußnetz.

Andere als die in Artikel II angeführten Wasserwege können der Zuständigkeit der internationalen Kommission nur auf Grund eines mit Stimmeneinhelligkeit gefaßten Beschlusses dieser Kommission unterstellt werden.

Artikel X.

Die internationale Kommission wacht auf der Donaustrecke und dem Flußnetz, die ihrer Zuständigkeit unterstellt sind und im Rahmen der ihr durch das gegenwärtige Übereinkommen eingeräumten Befugnisse darüber, daß der freien Schifffahrt auf dem Strome weder von einem einzelnen noch auch von mehreren Staaten irgendein Hindernis bereitet werde, daß sowohl hinsichtlich der Benutzung des Wasserweges selbst, als auch hinsichtlich der Benutzung der Häfen, ihrer Einrichtungen und Ausrüstungen die Staatsangehörigen, Güter und Flaggen aller Mächte auf dem Fuße vollständiger Gleichheit behandelt werden sowie im allgemeinen darüber, daß der durch die Friedensverträge dem internationalisierten Donaunetze zuerkannte internationale Charakter in keiner Weise beeinträchtigt wird.

Artikel XI.

... Das Jahresprogramm der auf dem Flußnetz auszuführenden, laufenden Erhaltungs- und Verbesserungsarbeiten ist von jedem einzelnen Uferstaate für den Bereich seines Staatsgebietes zu verfassen und der Kommission mitzuteilen, die zu beurteilen hat, ob dieses Programm mit den Bedürfnissen der Schifffahrt im Einklange steht; sie kann dieses Programm abändern, wenn sie es für nützlich erachtet ...

Artikel XII.

... Ein Uferstaat, der nicht in der Lage sein sollte, die ihm kraft seiner territorialen Zuständigkeit obliegenden Arbeiten selbst auszuführen, ist verpflichtet, ihre Ausführung durch die internationale Kommission selbst unter den von ihr festzusetzenden Bedingungen zu gestatten, ohne daß die Kommission jedoch berechtigt sein soll, die Ausführung dieser Arbeiten einem anderen Staate zu übertragen, es sei denn, daß es sich um Abschnitte des Flußnetzes handelt, welche die Grenze bilden. Im letzteren Falle hat die Kommission die näheren Umstände der Ausführung der Arbeiten unter Bedachtnahme auf die besonderen Bestimmungen der Friedensverträge zu bestimmen ...

Artikel XIII.

Die Uferstaaten werden berechtigt sein, durch unvorhergesehene oder dringende Umstände erforderlich gewordene Arbeiten innerhalb der Grenzen ihres Staatsgebietes ohne vorherige Genehmigung der internationalen Kommissi-

sion über die Gründe, welche diese Arbeiten veranlaßt haben, ohne Verzug zu berichten und ihr gleichzeitig eine summarische Beschreibung dieser Arbeiten vorzulegen.

Artikel XIV.

... Die Kommission kann solche Arbeiten nur insoweit verbieten, als sie geeignet wären, die Schiffbarkeit des Stromes zu beeinträchtigen ...

Artikel XV.

Die Kosten der laufenden Erhaltungsarbeiten gehen zu Lasten der in Betracht kommenden Uferstaaten ...

Artikel XXIV.

Die internationale Kommission wird unter Berücksichtigung der ihr von den Uferstaaten zu erstattenden Vorschläge eine Schiffs- und Strompolizeiordnung auszuarbeiten, die für den gesamten, ihrer Zuständigkeit unterstellten Teil des Flußnetzes möglichst einheitlich sein wird ...

Artikel XXVII.

Die internationale Kommission wird, um die ihr durch die Bestimmungen des gegenwärtigen Statutes anvertrauten Aufgaben zu erfüllen, alle von ihr als notwendig erachteten administrativen, technischen, sanitären und finanziellen Dienste einrichten. Sie wird das Personal dieser Dienste ernennen und besolden und seine Obliegenheiten festsetzen.

Die Kommission kann an ihrem Zentralsitze insbesondere einrichten:

1. ein ständiges Generalsekretariat, dessen Vorstand den Angehörigen eines in der Kommission vertretenen Nichtuferstaates zu entnehmen ist;
2. einen technischen Dienst, dessen Vorstand, wenn er einem in der Kommission vertretenen oder nicht vertretenen Nichtuferstaat angehört, mit statuarischer Stimmenmehrheit, und wenn er einem Donauuferstaat angehört, mit Stimmeneinhelligkeit zu ernennen ist;
3. einen Schiffsdienst, dessen Vorstand den Angehörigen eines in der Kommission nicht vertretenen, europäischen Staates zu entnehmen ist;
4. einen Dienst für die allgemeine Buchhaltung und die Kontrolle über die Einhebung der Schiffsabgaben, dessen Vorstand aus den Staatsangehörigen eines Uferstaates oder eines in der Kommission vertretenen oder nicht vertretenen Nichtuferstaates zu bestellen ist.

Die Vorstände dieser Dienste werden von Beamten unterstützt werden, die vorzugsweise und möglichst gleichmäßig aus den Angehörigen der Uferstaaten auszuwählen sind. Dieses Personal ist international; es wird von der Kommission ernannt und besoldet und kann nur von ihr entlassen werden.

Artikel XXVIII.

Jeder Uferstaat hat seinerseits geeignete Beamte zu bezeichnen, die innerhalb der Grenzen seines Staatsgebietes den Oberbeamten der inter-

nationalen Kommission im Rahmen ihrer Zuständigkeit Beistand zu leisten, diesen ihre guten Dienste zur Verfügung zu stellen und ihnen die Ausführung ihrer Aufgaben zu erleichtern haben.

Artikel XXXII.

Zu dem Zwecke, um die Schiffsverkehrsverhältnisse in dem zwischen Turnu-Severin und Moldova gelegenen Eisernen Tor und Kataraktenstrecke benannten Donauabschnitte aufrechtzuerhalten und zu verbessern, werden im Einvernehmen zwischen den Uferstaaten dieses Abschnittes und der internationalen Kommission technische und administrative Sonderdienste eingerichtet werden, die ihren Zentralsitz in Orsova haben werden, ohne daß hiedurch der Einrichtung von Hilfsdiensten vorgegriffen werden soll, die im Bedarfsfall an anderen Orten dieses Stromabschnittes ins Leben gerufen werden können. Von den Lotsen abgesehen, die den Angehörigen aller Nationen entnommen werden können, wird das Personal dieser Dienste von den beiden Uferstaaten des Stromabschnittes beigestellt und ernannt werden; es wird der Leitung der Vorstände dieser Dienste unterstellt sein, die von denselben Staaten zu bezeichnen und von der internationalen Kommission zu bestätigen sind.

Artikel XXXIV.

Die Kommission kann, wenn sie es für nützlich erachtet, ein ähnliches Verwaltungsregime auch in anderen Abschnitten der Donau und ihres Flußnetzes einrichten, welche die gleichen natürlichen Schwierigkeiten für die Schifffahrt aufweisen sollten; sie kann dieses Regime unter den im vorangehenden Artikel vorgesehenen Bedingungen wieder aufheben.

Artikel XXXVIII.

... Jeder Staat, der in der Lage ist, gegen eine Entscheidung der internationalen Kommission Gründe geltend zu machen, die sich auf die Unzuständigkeit der Kommission oder auf die Verletzung des gegenwärtigen Übereinkommens stützen, kann innerhalb einer Frist von sechs Monaten die Entscheidung der vom Völkerbunde eingerichteten Sondergerichtsbarkeit anrufen. Aus jedem anderen Grunde kann ein Antrag auf Schlichtung der Meinungsverschiedenheit nur von dem oder von den gebietsmäßig beteiligten Staaten eingebracht werden.

Weigert sich ein Staat, sich einer Entscheidung zu fügen, welche die Kommission in Gemäßheit ihrer aus dem gegenwärtigen Übereinkommen fließenden Befugnisse getroffen hat, so kann die Meinungsverschiedenheit vor der im Absatz 2 erwähnten hohen Gerichtsbarkeit, unter den im Statute dieser Gerichtsbarkeit vorgesehenen Bedingungen abhängig gemacht werden.

II. Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau*

Die Union der Sozialistischen Sowjetrepublik, die Volksrepublik Bulgarien, die Republik Ungarn, die Rumänische Volksrepublik, die Ukrainische Sozialistische Sowjetrepublik, die Tschechoslowakische Republik und die Föderative Volksrepublik Jugoslawien haben

in Anbetracht des Beschlusses des Rates der Außenminister vom 12. Dezember 1946 eine Konferenz der Vertreter der in dem Beschluß genannten Staaten zur Ausarbeitung einer neuen Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau einzuberufen, und

vom Wunsche geleitet, die freie Schifffahrt auf der Donau gemäß den Interessen und den Souveränitätsrechten der Donaustaaten zu sichern sowie die wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen der Donaustaaten untereinander und mit den anderen Staaten zu festigen,

beschlossen, eine Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau abzuschließen, und haben zu diesem Zweck ihre unterzeichneten Bevollmächtigten bestimmt, die nach Vorweis ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten über Nachstehendes übereinkommen sind:

KAPITEL I.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 1.

Die Schifffahrt auf der Donau ist für die Angehörigen, die Handelsschiffe und die Waren aller Staaten auf Grundlage der Gleichstellung bezüglich der Hafen- und Schifffahrtsgebühren und der Bedingungen für die Handelsschifffahrt frei und offen. Vorstehendes findet keine Anwendung auf den Verkehr zwischen Häfen desselben Staates.

Artikel 2.

Die in dieser Konvention festgelegte Regelung findet auf den schiffbaren Teil des Donaustromes von Ulm bis zum Schwarzen Meer über den Arm von Sulina mit Zugang zum Meer durch den Sulina-Kanal Anwendung.

* Regierungsvorlage, Nr. 37 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates IX GP vom 9. September 1959, Wien (Originaltext der Konvention nur in französischer und russischer Sprache).

Artikel 3.

Die Donaustaaten verpflichten sich, ihre Donauabschnitte in einem für Flußschiffe und — auf den hiefür in Betracht kommenden Abschnitten — für Seeschiffe schiffbaren Zustand zu erhalten, die zur Erhaltung und Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse notwendigen Arbeiten durchzuführen sowie die Schifffahrt auf den Fahrrinnen der Donau nicht zu behindern oder zu stören. Die Donaustaaten werden bezüglich der in diesem Artikel erwähnten Angelegenheiten Beratungen mit der Donaukommission (Artikel 5) pflegen.

Die Uferstaaten haben das Recht, innerhalb ihrer Grenzen jene Arbeiten durchzuführen, die durch unvorhergesehene und dringende Umstände notwendig geworden sind und die die Sicherung der Bedürfnisse der Schifffahrt zum Ziele haben. Die Staaten werden jedoch die Kommission von den Gründen, die diese Arbeiten bedingt haben, benachrichtigen und ihr eine zusammenfassende Darstellung darüber zur Verfügung stellen.

Artikel 4.

Falls ein Donaustaat nicht selbst in der Lage ist, die Arbeiten durchzuführen, die in seine territoriale Zuständigkeit fallen und die zur Sicherung der normalen Schifffahrt notwendig sind, ist er gehalten, ihre Durchführung durch die Donaukommission (Artikel 5) unter den von ihr festzusetzenden Bedingungen zu gestatten, ohne daß die Kommission jedoch berechtigt ist, die Durchführung dieser Arbeiten einem anderen Staat zu übertragen, es sei denn, daß es sich um Abschnitte der Stromstrecke handelt, die die Grenze bilden. Im letzteren Falle bestimmt die Kommission die näheren Umstände der Durchführung der Arbeiten.

Die Donaustaaten verpflichten sich, der Kommission oder dem Staat, der die genannten Arbeiten durchführt, hiebei jede Unterstützung zu gewähren.

KAPITEL II.

Organisatorische Bestimmungen.

Abschnitt I.

Donaukommission.

Artikel 5.

Es wird eine Donaukommission gebildet, im folgenden als Kommission bezeichnet; sie setzt sich aus Vertretern der Donaustaaten zusammen, und zwar so, daß jeder dieser Staaten einen Vertreter entsendet.

Artikel 6.

Die Kommission wählt aus ihren Mitgliedern für einen Zeitraum von drei Jahren einen Präsidenten, einen Vizepräsidenten und einen Sekretär.

Artikel 7.

Die Kommission setzt die Termine für ihre Tagungen und ihre Geschäftsordnung fest.

Die Kommission tritt das erstmalig binnen sechs Monaten nach dem Inkrafttreten dieser Konvention zusammen.

Artikel 8.

Die Zuständigkeit der Kommission erstreckt sich auf die Donau, wie sie in Artikel 2 umschrieben ist.

In den Aufgabenbereich der Kommission fällt:

- a) die Überwachung der Durchführung der Bestimmungen dieser Konvention;
- b) die Aufstellung eines allgemeinen Planes für Arbeiten großen Umfanges im Interesse der Schifffahrt auf Grund der Vorschläge und Projekte der Donaustaaten und der Sonderstromverwaltungen (Artikel 20 und 21) sowie die Erstellung einer allgemeinen Schätzung der Kosten für diese Arbeiten;
- c) die Durchführung der in Artikel 4 vorgesehenen Arbeiten;
- d) die Erteilung von Ratschlägen und die Erstattung von Empfehlungen an die Donaustaaten bezüglich der Durchführung der in lit. b dieses Artikels vorgesehenen Arbeiten, unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Interessen, der Planungen und der Möglichkeiten der betreffenden Staaten;
- e) die Erteilung von Ratschlägen und die Erstattung von Empfehlungen an die Stromsonderverwaltungen (Artikel 20 und 21) sowie der Austausch von Informationen mit diesen Verwaltungen;
- f) die Festlegung eines einheitlichen Systems der Bezeichnung der Schifffahrtsstraße auf dem gesamten schiffbaren Lauf der Donau sowie, unter Berücksichtigung der besonderen Gegebenheiten der einzelnen Stromabschnitte, die Festlegung der grundsätzlichen Bestimmungen über die Schifffahrt auf der Donau einschließlich jener über den Lotsendienst;
- g) die Vereinheitlichung der Vorschriften über die Stromüberwachung;
- h) die Koordinierung der hydrometeorologischen Dienste für die Donau, die Herausgabe eines gemeinsamen hydrologischen Bulletin und die Veröffentlichung von kurz- und langfristigen, hydrologischen Prognosen für die Donau;
- i) die Sammlung von statistischen Angaben über die Schifffahrt auf der Donau in den Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Kommission fallen;
- j) die Herausgabe von Nachschlagewerken, Schifffahrtshandbüchern, Schifffahrtskarten und Atlanten für die Bedürfnisse der Schifffahrt;
- k) die Aufstellung und die Genehmigung des Haushaltsplanes der Kommission sowie die Festsetzung und die Einhebung der in Artikel 10 vorgesehenen Abgaben.

Artikel 9.

Zur Durchführung der im vorhergehenden Artikel genannten Aufgaben stehen der Kommission ein Sekretariat und die erforderlichen Dienststellen zur Verfügung, deren Personal sich aus Staatsangehörigen der Donaustaaten zusammensetzt.

Die Organisation des Sekretariats und der Dienststellen obliegt der Kommission.

Artikel 10.

Die Kommission stellt ihren Haushaltsplan auf und genehmigt ihn mit der Mehrheit der Stimmen aller ihrer Mitglieder. Der Haushaltsplan hat die erforderlichen Ausgaben zur Erhaltung der Kommission und ihres Apparates vorzusehen; diese Ausgaben werden durch Jahresbeiträge gedeckt, die von jedem Donaustaat in gleicher Höhe zu leisten sind.

Zur Bestreitung der Kosten für besondere Arbeiten, die zur Erhaltung und Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen durchgeführt werden, kann die Kommission Spezialabgaben festsetzen.

Artikel 11.

Die Beschlüsse der Kommission werden mit der Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder gefaßt, außer in Fällen, die diese Konvention besonders vorsieht (Artikel 10, 12 und 13).

Die Kommission ist bei Anwesenheit von fünf Mitgliedern beschlußfähig.

Artikel 12.

Die Beschlüsse der Kommission in den in Artikel 8 lit. b, c, f und g vorgesehenen Angelegenheiten sind mit der Mehrheit der Stimmen aller Mitglieder zu fassen, jedoch ohne Übereinstimmung* des Staates, auf dessen Gebiet die Arbeiten durchzuführen sind.

Artikel 13.

Die Kommission hat ihren Sitz in Galatz.

Sie kann jedoch mit einem Beschluß, zu dem die Mehrheit der Stimmen aller Mitglieder erforderlich ist, ihren Sitz verlegen.

Artikel 14.

Der Kommission kommt Rechtspersönlichkeit gemäß der Gesetzgebung des Staates zu, in dem sie ihren Sitz hat.

Artikel 15.

Amtliche Sprachen der Kommission sind französisch und russisch.

* Übersetzungsfehler: es müßte „Übereinstimmung“ heißen!

Artikel 16.

Die Mitglieder der Kommission und die von ihr beauftragten Funktionäre genießen diplomatische Immunität. Sämtliche Amtsräume, Archive und Dokumente der Kommission sind unverletzlich.

Artikel 17.

Entsprechend bevollmächtigte Funktionäre der Kommission verständigen die zuständigen Stellen der Donaustaaten von Verstößen gegen die Schifffahrts-, Sanitäts- und Stromüberwachungsvorschriften, soweit solche Verstöße der Kommission zur Kenntnis gelangt sind. Die zuständigen Stellen haben ihrerseits die Kommission von den Maßnahmen in Kenntnis zu setzen, die im Zusammenhang mit den oberwähnten und ihnen bekanntgegebenen Verstößen getroffen wurden.

Artikel 18.

Die Kommission hat ihr eigenes Siegel sowie ihre eigene Flagge, die sie auf ihren Amtsgebäuden und auf ihren Schiffen zu hissen berechtigt ist.

Artikel 19.

Die Donaustaaten haben der Kommission, ihren Funktionären und ihrem Personal bei der Durchführung der ihnen auf Grund dieser Konvention obliegenden Aufgaben die notwendige Unterstützung zu gewähren.

Die Funktionäre und das Personal der Kommission genießen in Ausübung ihrer amtlichen Funktionen Bewegungsfreiheit auf dem Strom und in den Häfen, im Rahmen der Zuständigkeit der Kommission, jedoch unter Beachtung der örtlichen Rechtsvorschriften.

Abschnitt II.

Stromsonderverwaltungen.

Artikel 20.

Für die untere Donau (von der Mündung des Sulina-Kanals bis einschließlich Braila) wird eine Stromsonderverwaltung zur Durchführung von hydrotechnischen Arbeiten und zur Regelung der Schifffahrt eingerichtet; sie setzt sich aus Vertretern der angrenzenden Uferstaaten (der Rumänischen Volksrepublik und der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken) zusammen.

Diese Verwaltung übt ihre Tätigkeit auf Grund eines Abkommens zwischen den Regierungen ihrer Teilnehmerstaaten aus.

Die Verwaltung hat ihren Sitz in Galatz.

Artikel 21.

Für den Stromabschnitt des Eisernen Tores (von Vince bis Kostol am rechten und von Moldova Veche bis Turnu Severin am linken Donauufer) wird eine Stromsonderverwaltung des Eisernen Tores eingerichtet, die sich aus

Vertretern der Rumänischen Volksrepublik und der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien zusammensetzt; ihre Aufgabe ist die Durchführung von hydrotechnischen Arbeiten und die Regelung der Schifffahrt in dem genannten Gebiet.

Diese Verwaltung übt ihre Tätigkeit auf Grund eines Abkommens zwischen den Regierungen ihrer Teilnehmerstaaten aus.

Die Verwaltung hat ihren Sitz in Orsova und in Tekija.

Artikel 22.

Die in Artikel 20 und 21 erwähnten Abkommen über die Stromsonderverwaltungen (im folgenden als „Verwaltungen“ bezeichnet) sind der Kommission zur Kenntnis zu bringen.

K A P I T E L I I I.

Regelung der Schifffahrt.

Abschnitt I.

Schifffahrt.

Artikel 23.

Die Schifffahrt auf der unteren Donau und auf dem Stromabschnitt des Eisernen Tores wird durch die von den Verwaltungen für die genannten Gebiete erlassenen Vorschriften geregelt. Die Schifffahrt auf den übrigen Donauabschnitten erfolgt gemäß den Vorschriften, die von den jeweiligen Donaustaaten, deren Gebiet die Donau durchfließt, erlassen werden bzw. auf den Abschnitten, wo die Donauufer zwei verschiedenen Staaten angehören, gemäß den Vorschriften, die von diesen Staaten einvernehmlich festgelegt werden.

Bei der Erlassung der Schifffahrtsvorschriften haben die Donaustaaten und die Verwaltungen die von der Kommission festgelegten grundsätzlichen Bestimmungen über die Schifffahrt auf der Donau zu berücksichtigen.

Artikel 24.

Die die Donau befahrenden Schiffe haben das Recht, unter Einhaltung der von den betreffenden Donaustaaten erlassenen Vorschriften in Häfen einzulaufen, in denselben zu laden und zu löschen, Passagiere ein- und auszushippen, sich mit Brennstoff und Verpflegung zu versorgen und so weiter.

Artikel 25.

Die Beförderung von Passagieren und Waren im lokalen Verkehr sowie der Verkehr zwischen Häfen ein und desselben Staates ist Schiffen unter fremder Flagge nur gemäß den Bestimmungen des betreffenden Donaustaates gestattet.

Artikel 26.

Die auf der Donau geltenden Sanitäts- und Polizeivorschriften sind ohne Unterschied der Flagge, des Abfahrts- oder Bestimmungsortes der Schiffe oder sonstiger Umstände anzuwenden.

Die Zoll-, Sanitäts- und Stromüberwachung auf der Donau wird von den Donaustaaten wahrgenommen; diese bringen die von ihnen erlassenen Vorschriften der Kommission zur Kenntnis, um ihr die Möglichkeit zu geben, an der Vereinheitlichung der Zoll- und der Sanitätsvorschriften mitzuwirken sowie die Vorschriften über die Stromüberwachung zu vereinheitlichen (Artikel 8 lit. g).

Die Zoll-, Sanitäts- und Polizeivorschriften dürfen die Schifffahrt nicht behindern.

Artikel 27.

Beim Transitverkehr von Waren auf Stromabschnitten, wo beide Donauufer zum Gebiet desselben Staates gehören, hat dieser Staat das Recht, die Transitwaren unter Zollverschluß oder unter der Aufsicht von Zollorganen befördern zu lassen. Der betreffende Staat ist ferner berechtigt, vom Kapitän, vom Reeder oder vom Schiffer eine schriftliche Erklärung zu verlangen, aus der lediglich hervorgeht, ob er Waren befördert, deren Einfuhr in den Transitstaat verboten ist. Der Transitstaat hat aber nicht das Recht, die Durchfuhr zu verbieten. Diese Formalitäten dürfen weder mit einer Durchsuchung der Ladung verbunden sein, noch die Durchfahrt verzögern. Bei Abgabe einer falschen Erklärung ist der Kapitän, der Reeder oder der Schiffer nach den gesetzlichen Vorschriften des Staates, dem gegenüber sie abgegeben wurde, verantwortlich.

Wo die Donau die Grenze zwischen zwei Staaten bildet, sind Schiffe, Flöße, Passagiere und Waren im Transit von allen Zollformalitäten befreit.

Artikel 28.

Die von den Donaustaaten für die Stromüberwachung (Polizei) verwendeten Schiffe haben außer ihrer Nationalflagge noch ein einheitliches Kennzeichen zu führen; die Beschreibung und die Nummern dieser Schiffe sind der Kommission bekanntzugeben. Diese Schiffe sowie die im Zolldienst der Donaustaaten verwendeten dürfen die Donau nur innerhalb der Grenzen des Landes befahren, dessen Flagge sie führen; außerhalb der Grenzen bedürfen sie hiezu der Bewilligung der betreffenden Donaustaaten.

Artikel 29.

Die die Donau befahrenden Schiffe können an Bord befindliche Funkanlagen sowie an Land befindliche Nachrichtenanlagen für Zwecke der Schifffahrt benützen.

Artikel 30.

Kriegsschiffen aller Nichtuferstaaten ist die Befahrung der Donau untersagt.

Kriegsschiffe der Donaustaaten dürfen die Donau außerhalb der Grenzen des Staates, dessen Flagge sie führen, nur nach vorher eingeholtem Einverständnis mit den betreffenden Donaustaaten befahren.

Abschnitt II.

Lotsendienst.

Artikel 31.

Auf der unteren Donau und im Stromabschnitt des Eisernen Tores werden Lotsenkorps gebildet, die den zuständigen Verwaltungen (Artikel 22) unterstehen.

Die Vorschriften über den Lotsendienst sind von den Verwaltungen im Einklang mit den grundsätzlichen Bestimmungen über die Schifffahrt auf der Donau (Artikel 8 lit. f) festzulegen und der Kommission zur Kenntnis zu bringen.

Artikel 32.

Den Lotsendienst auf der unteren Donau und im Stromabschnitt des Eisernen Tores versehen Lotsen, die dem zuständigen Lotsenkorps angehören oder Lotsen, die nach Ablegung einer Prüfung bei den Dienststellen der zuständigen Verwaltung von dieser zur Ausübung des Lotsendienstes zugelassen werden.

Artikel 33.

Das Personal der Lotsenkorps ist aus Staatsangehörigen derjenigen Donaustaaten zu bilden, die den betreffenden Verwaltungsbehörden angehören. Die Bildung der Personalstände wird durch Sonderabkommen zwischen den obengenannten Mitgliedsstaaten (Artikel 20 und 21) dieser Verwaltung geregelt.

KAPITEL IV.

Bestreitung der zur Sicherung der Schifffahrt erforderlichen Ausgaben.

Artikel 34.

Die Finanzierung der gemäß Artikel 3 dieser Konvention von den Donaustaaten durchzuführenden hydrotechnischen Arbeiten auf der Donau wird durch die betreffenden Donaustaaten selbst sichergestellt.

Die Finanzierung der Arbeiten nach Artikel 8 lit. c wird durch die Kommission sichergestellt.

Artikel 35.

Zur Bedeckung der Ausgaben für die Sicherung der Schifffahrt können die Donaustaaten nach Herstellung des Einvernehmens mit der Kommission festlegen, daß von den Schiffen Schifffahrtsgebühren einzuheben sind, deren Höhe sich nach den Kosten für die Instandhaltung der Stromstrecke und der in Artikel 34 genannten Arbeiten bestimmt.

Artikel 36.

Zur Bedeckung der Ausgaben für die Sicherung der Schifffahrt und die Durchführung der von den Verwaltungen unternommenen Arbeiten setzen diese besondere Abgaben fest, die von Schiffen eingehoben werden, die die Stromabschnitte zwischen der Mündung des Sulina-Kanals und Braila sowie zwischen Vince und Kostol am rechten und zwischen Moldova Veche und Turnu Severin am linken Donauufer befahren.

Die Verwaltungen setzen die Kommission von den eingeführten besonderen Abgaben sowie von der Art ihrer Einhebung in Kenntnis.

Artikel 37.

Die Beträge aus Spezialabgaben, Schifffahrtsgebühren und besonderen Abgaben, die die Kommission, die Donaustaaten und die Verwaltungen einheben, dürfen keine Gewinnquelle darstellen.

Artikel 38.

Die Art der Einhebung der Spezialabgaben, Schifffahrtsgebühren und der besonderen Abgaben wird durch Vorschriften geregelt, die entweder die Kommission, die Donaustaaten oder die Verwaltungen erlassen. Die Donaustaaten und die Verwaltungen erlassen ihre Vorschriften im Einvernehmen mit der Kommission.

Die Abgaben sind nach der Tragfähigkeit des Schiffes zu berechnen.

Artikel 39.

Die Durchführung von Arbeiten und die Aufteilung der hiebei entstehenden Kosten auf jenen Strecken der Donau, die die Staatsgrenze bilden, wird von den betreffenden Anrainerstaaten einvernehmlich geregelt.

Artikel 40.

Die Hafengebühren heben die Behörden der betreffenden Donaustaaten von den Schiffen ein. Eine unterschiedliche Behandlung in dieser Hinsicht auf Grund der Flagge, des Abfahrts- oder Bestimmungsortes der Schiffe oder sonstiger Umstände ist unzulässig.

Artikel 41.

Schiffe, die in Häfen zum Laden oder Löschen einlaufen, sind berechtigt, Umschlaganlagen, Gerätschaften, Magazine, Lagerplätze und so weiter

auf Grund von Abmachungen mit den betreffenden Transport- und Speditionsdiensten zu benützen.

Die Beträge, die für die geleisteten Dienste zu entrichten sind, werden ohne unterschiedliche Behandlung festgesetzt.

Im Einklang mit Handelsusancen auf Grund des Umfanges der Arbeiten und der Art der Waren gewährte Vergünstigungen sind nicht als unterschiedliche Behandlung anzusehen.

Artikel 42.

Für die Durchfahrt als solche dürfen von Schiffen, Flößen, Passagieren und Waren keine Abgaben eingehoben werden.

Artikel 43.

Die Tarife für die Lotsengebühren auf der unteren Donau und im Stromabschnitt des Eisernen Tores werden von den betreffenden Verwaltungen festgesetzt und der Kommission zur Kenntnis gebracht.

KAPITEL V.

Schlußbestimmungen.

Artikel 44.

In dieser Konvention bezeichnet der Ausdruck „Donaustaat“ einen Staat, dessen Gebiet wenigstens ein Ufer der Donau einschließt, wie sie in Artikel 2 umschrieben ist.

Artikel 45.

Alle Streitfälle zwischen Signatarstaaten dieser Konvention hinsichtlich der Anwendung oder Auslegung der Konvention sind, sofern sie nicht in direkten Verhandlungen beigelegt werden, auf Antrag einer der Streitparteien einer Schlichtungskommission vorzulegen, die aus einem Vertreter jener Streitpartei und einem dritten Mitglied besteht, das der Präsident der Donaukommission, oder falls dieser Staatsangehöriger einer der Streitparteien ist, die Donaukommission aus dem Kreise der Staatsangehörigen eines Staates, der nicht Streitpartei ist, ernennt.

Die Entscheidung der Schlichtungskommission ist endgültig und für die Streitparteien bindend.

Artikel 46.

Diese Konvention kann auf Antrag der Mehrheit der Signatarstaaten abgeändert werden. Ein solcher Antrag ist an die Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien zu richten, die ehestens eine Konferenz aller Signatarstaaten einzuberufen hat. Die abgeänderten Bestimmungen treten erst nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunden von sechs Signatarstaaten dieser Konvention in Kraft.

Artikel 47.

Diese Konvention einschließlich der Annexe, deren französischer und russischer Text authentisch ist, ist zu ratifizieren und tritt nach Hinterlegung von sechs Ratifikationsurkunden in Kraft. Die Ratifikationsurkunden sind bei der Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien zu hinterlegen, in deren Archiven das Original dieser Konvention aufbewahrt wird.

Die Regierung der Föderativen Volksrepublik Jugoslawien wird jedem Signatarstaat der Konvention eine beglaubigte Abschrift übermitteln und die Signatarstaaten der Konvention von der Hinterlegung von Ratifikationsurkunden jeweils nach deren Erhalt verständigen.

Verzeichnis der Annexe.

Annex I. Von der Zulassung Österreichs zur Donaukommission.

Annex II. Vom Stromabschnitt Gabčíkovo—Gönyü.

Annex I

Von der Zulassung Österreichs zur Donaukommission.

1. Ein Vertreter Österreichs wird zur Donaukommission nach der Regelung der Frage des Vertrages mit Österreich zugelassen werden.

2. Dieser Annex tritt gleichzeitig mit der Konvention über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau in Kraft und bildet einen integrierenden Bestandteil derselben.

Annex II

Vom Stromabschnitt Gabčíkovo—Gönyü.

Hinsichtlich der zur Erhaltung normaler Schifffahrtsverhältnisse im Stromabschnitt Gabčíkovo—Gönyü (von km 1821 bis km 1791) notwendigen Arbeiten erkennen die vertragsschließenden Teile übereinstimmend an, daß es im allgemeinen Interesse gelegen ist, diesen Stromabschnitt in gut schiffbarem Zustand zu erhalten, und daß die hierfür notwendigen Arbeiten bei weitem das Ausmaß übersteigen, das billigerweise von den zuständigen Uferstaaten verlangt werden kann.

Es wird daher vereinbart, daß die Donaukommission die Frage beraten und entscheiden wird, ob zu diesem Zweck die Bildung einer Stromsonderverwaltung ähnlich den in Artikel 20 und 21 vorgesehenen Stromsonderverwaltungen zweckmäßig wäre oder ob für diesen Abschnitt die Anwendung der Bestimmungen der Artikel 4 und 34 (Absatz 2) dieser Konvention ausreichend ist.

Im Falle der Bildung einer Verwaltung sind Bestimmungen entsprechend denen des Artikels 20 dieser Konvention, von der dieser Annex einen integrierenden Bestandteil bildet, anzuwenden.

Zu Urkund dessen haben die unterfertigten Bevollmächtigten diese Konvention unterzeichnet und ihre Siegel beigesetzt.

Geschehen in Belgrad, am 18. August 1948.

Für die Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken:

A. Wyschinskij

Für die Republik Ungarn:

E. Molnar

Für die Rumänische Volksrepublik:

Ana Pauker

Für die Ukrainische Sozialistische Sowjetrepublik:

A. Baranowskij

Für die Tschechoslowakische Republik:

V. Clementis

Für die Föderative Volksrepublik Jugoslawien:

Dr. Ales Bebler

ZUSATZPROTOKOLL

zum Abkommen über die Schifffahrt
auf der Donau.

Geschlossen zu Belgrad, den 18. August 1948.

1. Es wird festgestellt, daß die bisher angewendete Ordnung für die Schifffahrt auf der Donau sowie die Urkunden, welche die Errichtung dieser Ordnung vorsahen, insbesondere das Abkommen von Paris vom 23. Juli 1921, nicht mehr in Geltung sind.

2. Alle Vermögenswerte, die Eigentum der ehemaligen Europäischen Donaukommission waren, sind der besonderen Stromverwaltung der Unteren Donau zu übertragen, die gemäß Artikel 20 des Abkommens gebildet ist, auf das sich dieses Protokoll bezieht.

3. Es wurde beschlossen, alle Verpflichtungen der ehemaligen Europäischen Donaukommission über die Rückzahlung der durch Großbritannien, Frankreich, Rußland und andere Staaten gewährten Kredite als erloschen zu betrachten.

4. Die Verpflichtungen der ehemaligen Internationalen Donaukommission, desgleichen diejenigen der Verwaltung des Eisernen Tores und der Stromschnellen sowie hierfür übernommene Garantien gelten als erloschen.

5. Die nicht liquidierten Vermögenswerte der ehemaligen Internationalen Donaukommission sind auf die Donaukommission zu übertragen, die in Artikel 5 des Abkommens vorgesehen ist, auf das sich das vorliegende Protokoll bezieht. Derjenige Teil der Vermögenswerte der ehemaligen Internationalen Donaukommission, welcher der Verfügungsgewalt der ehemaligen Verwaltung des Eisernen Tores und der Stromschnellen unterstand, und alle Vermögenswerte der ehemaligen Verwaltung des Eisernen Tores und der Stromschnellen selbst sind der besonderen Stromverwaltung des Eisernen Tores zu übertragen, die gemäß Artikel 21 des Abkommens geschaffen worden ist; auf das sich das vorliegende Protokoll bezieht.

Ausgefertigt in der Stadt Belgrad, den achtzehnten August eintausend-neunhundertachtundvierzig.

Geschäftsordnung der Donaukommission (GO)

vom 26. März 1971, Dok. CD/SES 29/28,
in Kraft getreten im Mai 1972

(Auszugsweise Übersetzung)

I.

SITZUNGEN DER KOMMISSION:

§ 1. Die Donaukommission (i. d. Folge mit Kommission bezeichnet) tritt einmal im Jahr zur ordentlichen Sitzung in Budapest zusammen, wenn sie nichts anderes bestimmt.

Der Zeitpunkt des Zusammentreffens wird von der Kommission festgelegt.

§ 2. Eine außerordentliche Sitzung wird vom Präsidenten auf Grund einer Entscheidung der Kommission einberufen oder wenn dies von drei oder mehreren Mitgliedern der Kommission verlangt wird. Der Präsident kann ebenfalls eine außerordentliche Sitzung bei Vorliegen dringender Fragen einberufen ...

§ 3. Die Sitzung der Kommission ist rechtsgültig, wenn zumindest fünf Repräsentanten der Mitgliedsstaaten anwesend sind.

§ 4. Die Repräsentanten überreichen ihre Vollmachten dem Präsidenten oder dem Sekretär der Kommission (§ 7) ...

§ 5. 1. Jeder Repräsentant eines Mitgliedsstaates kann einen Vertreter bestellen. Der Vertreter des Repräsentanten kann den Repräsentanten während der Debatten und anderer Arbeiten in der Kommission vertreten, wenn er die entsprechende Vollmacht vom Außenministerium seines Staates besitzt.

2. Der Repräsentant kann Berater und Experten beiziehen, die das Recht haben, an den Sitzungen der Kommission teilzunehmen ...

3. Auf Wunsch des Repräsentanten oder seines Vertreters können die Berater und Experten, die an der Sitzung der Kommission teilnehmen, das Wort ergreifen.

§ 6. 1. Die Kommission setzt während der Sitzung Arbeitsgruppen ein, die der Kommission Berichte vorlegen, in denen Schlußfolgerungen oder Vorschläge zu den Punkten der Tagesordnung enthalten sind; an den Arbeiten dieser Gruppen nehmen alle Repräsentanten oder die von ihnen ernannten Personen teil. Diese Gruppen können ebenfalls zwischen den einzelnen (jährlichen, Anm. d. Ü.) Sitzungen zusammentreffen, wenn es — nach der Meinung

der Kommission — der Umfang oder der Inhalt des Problem,es, womit sich die Gruppe beschäftigt, erforderlich macht; in diesem Falle legen diese ihre Berichte der nächsten Sitzung vor.

2. Wenn es dringend notwendig ist, zwischen den Sitzungen eine Arbeitsgruppe zur Bearbeitung einer Frage einzusetzen, so wird vom Präsidenten und dem Sekretär die Entscheidung, eine solche einzuberufen, getroffen.

3. Die Kommission kann Expertengruppen einberufen um spezielle Fragen zu prüfen und Berichte vorzubereiten, die ihre Meinungen und ihre Empfehlungen zu diesen Fragen enthalten.

4. Jede Arbeits- oder Expertengruppe wählt ihren Vorsitzenden.

5. Die Protokolle der Tagungen der Arbeitsgruppen werden nur dann aufgezeichnet, wenn es die Mehrheit der anwesenden Delegationen verlangt.

II.

PRÄSIDENT, VIZEPRÄSIDENT, SEKRETÄR

§ 7. 1. Die Kommission wählt unter den Mitgliedern in geheimer Abstimmung ihren Präsidenten, ihren Vizepräsidenten sowie ihren Sekretär für einen Zeitraum von drei Jahren, wofür die einfache Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder erforderlich ist.

2. Jeder Repräsentant hat das Recht vor der Wahl Kandidaten vorzuschlagen oder zu unterstützen.

§ 8. Anlässlich der Kandidatenvorschläge für die Posten des Präsidenten, Vizepräsidenten und des Sekretärs für die darauf folgenden drei Jahre muß die Kommission von der Überlegung ausgehen, daß die Wahl zu diesen Posten nur auf Grund eines Austausches erfolgt, wodurch jene Repräsentanten gewählt werden, die in den vergangenen Jahren keine Posten in der Kommission erhielten.

§ 9. Der Präsident leitet die Debatten, er repräsentiert die Kommission gemeinsam mit dem Sekretär nach außen, er nimmt gemeinsam mit dem Sekretär die Vollmachten der Repräsentanten entgegen, er überwacht die Einhaltung der gegenwärtigen Geschäftsordnung, er unterzeichnet gemeinsam mit dem Sekretär die Tagungsprotokolle, die von der Kommission während derselben Sitzung oder nach den Bestimmungen des § 35 approbiert werden, und er übt eine allgemeine Kontrolle über die Arbeiten des Sekretariats der Kommission aus.

§ 10. 1. Wenn es zeitweise für den Präsidenten aus gesundheitlichen Gründen, wegen Abwesenheit, oder aus anderen Gründen unmöglich ist, seine Funktion auszuüben, so wird er vom Vizepräsidenten vertreten.

2. Wenn der Vizepräsident die Funktion des Präsidenten ausübt, so hat er dieselben Rechte und Pflichten wie der Präsident.

3. Im Falle, daß es ebenfalls für den Vizepräsidenten unmöglich ist, seine Funktionen auszuüben, so gehen diese auf den Sekretär der Kommission über.

§ 11. Der Sekretär der Kommission leitet gemeinsam mit dem Präsidenten die Geschäfte der Kommission, er überwacht und leitet die Arbeit des

Sekretariates, er unterzeichnet mit dem Präsidenten im Namen der Kommission die Korrespondenz und die Sitzungsprotokolle; er legt der Kommission den Budgetvoranschlag und den Arbeitsplan der Kommission, die vom Sekretariat vorbereitet werden, zur Approbation vor; er unterbreitet bei jeder ordentlichen Sitzung Vorschläge für die von der Kommission durchzuführenden Aufgaben.

§ 13. Die Korrespondenz, die im Namen der Kommission mit Regierungen der Donaustaaten und anderen Staaten sowie mit internationalen Organisationen durchgeführt wird, trägt die Unterschrift des Präsidenten, des Vizepräsidenten oder des Sekretärs der Kommission ...

Die Korrespondenz mit anderen Behörden oder Institutionen wird vom Direktor unterzeichnet, im Fall seiner Abwesenheit von einem seiner Stellvertreter.

III.

TAGESORDNUNG DER SITZUNG

§ 15. Die vorläufige Tagesordnung einer ordentlichen Sitzung wird vom Präsidenten und vom Sekretär der Kommission auf Grund der Empfehlungen der vorhergehenden ordentlichen Sitzung sowie auf Grund der von den Mitgliedern der Kommission gemachten Vorschläge erstellt, sofern diese Vorschläge der Kommission mindestens einen Monat vor dem festgesetzten Eröffnungsdatum der Sitzung bekanntgegeben werden ...

IV.

DURCHFÜHRUNG DER TAGUNGEN, SPRACHEN

§ 22. 1. Die Beschlüsse werden mit einfacher Stimmenmehrheit der anwesenden Repräsentanten getroffen, außer in den speziellen Fällen der Punkte b, c, f und g des Art. 8 der Konvention* sowie der Art. 10, 12 und 13 der Konvention; in diesen Fällen wird eine Entscheidung mit Stimmenmehrheit aller Mitglieder der Kommission getroffen.

2. Die Abstimmung wird durch Heben der Hand, „dafür“ oder „dagegen“, durchgeführt.

3. Die Repräsentanten können sich ihrer Stimme enthalten.

§ 24. 1. Vorschläge und Ergänzungen müssen schriftlich an den Präsidenten der Kommission gerichtet werden, der diese den Repräsentanten mitteilt oder auf Wunsch der Kommission während der Sitzung verliest ...

§ 25. Für den Fall, daß ein Repräsentant auf die Unzuständigkeit der Kommission zur Überprüfung eines Vorschlages hinweist, so findet die

* Gemeint ist die Belgrader Konvention 1948, die ebenfalls im Anhang abgedruckt ist; Anm. d. Autors.

Abstimmung über die Zuständigkeit oder Unzuständigkeit der Kommission vor der Abstimmung über den Inhalt des Vorschlages statt.

§ 30. Die vorliegende Geschäftsordnung gilt auch für den Ablauf der Tagungen der gemäß § 6 eingesetzten Arbeitsgruppen oder Expertengruppen.

§ 32. Französisch und Russisch sind die offiziellen Arbeitssprachen der Kommission und ihrer Organe.

V.

SEKRETARIAT DER KOMMISSION

§ 38. 1. Das Sekretariat setzt sich aus der technischen und administrativen Abteilung sowie aus der Buchhaltung zusammen.

2. An der Spitze des Sekretariates steht der Direktor, der von zwei Vizedirektoren als Leiter dieser Abteilungen unterstützt wird. Bei Abwesenheit des Direktors wird dieser von einem der Vizedirektoren vertreten.

3. An der Spitze der technischen und administrativen Abteilung befindet sich je ein Vizedirektor als Leiter dieser Abteilungen.

4. Der Oberbuchhalter leitet die Buchhaltung.

§ 39. 1. Die Angestellten des Sekretariates setzen sich zusammen aus:

a) den Verwaltungsbeamten, die im Dienstpostenplan* vorgesehen sind, i. d. Folge „Beamte“ genannt;

b) den Angestellten, die im Dienstpostenplan nicht verzeichnet sind, i. d. Folge „Angestellte“ genannt.

2. Die Rechte und Pflichten der Beamten und Angestellten werden von der Kommission durch eigene Regelungen und Vorschriften festgesetzt.

§ 41. 1. Alle Beamte werden für einen Zeitraum von sechs Jahren — unter Berücksichtigung der Gleichheit hinsichtlich ihrer Anzahl und der Bedeutung ihrer Tätigkeit — aus den Staatsangehörigen der Mitgliedsstaaten der Kommission ausgewählt.

2. Die Beamten müssen jene Qualifikationen besitzen, die von der Kommission in der Ausschreibung**) der beruflichen Qualifikationen der Beamten festgelegt werden.

§ 42. 1. Der Direktor, die Vizedirektoren, der Oberbuchhalter und die Berater („Conseillers“) werden von der Kommission ernannt. Zwei oder mehrere Angehörige derselben Mitgliedsstaaten können nicht gleichzeitig das Amt des Direktors und Vizedirektors ausüben.

2. Nach Ablauf der ersten sechs Jahre wechseln sich die Angehörigen der Mitgliedsstaaten in der Weise ab, daß die Angehörigen aller Mitgliedsstaaten alle Posten durch rollenweisen Wechsel besetzen können . . .

* Dieser Dienstpostenplan beinhaltet 16 Posten für „Beamte“ zum Unterschied von der Liste der „Angestellten“, die 17 Posten vorsieht (CD/SES 28/36).

** Vgl. „Descriptions des attributions des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube et des qualifications professionnelles requises“, Anhang zum „Règlement relatif aux droits et obligation des fonctionnaires du Secrétariat de la Commission du Danube“, CD/SES 29/30 vom 26. März 1971.

3. Der Direktor, die Vizedirektoren, der Oberbuchhalter und die Berater sind für ihre Arbeit persönlich der Kommission verantwortlich; sie stehen der Kommission während der Sitzungen sowie während der Tagungen der Arbeits- und Expertengruppen anlässlich der Überprüfung von Fragen, die in ihre Kompetenz fallen, zur Verfügung.

§ 43. 1. Alle anderen Beamten werden nach vorhergehender Beratung mit dem Direktor vom Präsidenten und Sekretär der Kommission ernannt.

2. Diese Beamten sind für ihre Arbeit dem Präsidenten und Sekretär im Namen der Kommission verantwortlich.

VI.

FINANZIELLE BESTIMMUNGEN

§ 47. Die Kommission deckt die Ausgaben für ihre Erhaltung sowie für die Erhaltung des Sekretariates durch die jährlichen Beiträge, die zu gleichen Teilen von den Donaustaaten, die Mitglieder der Kommission sind, geleistet werden.

VII.

ABÄNDERUNG DER GESCHÄFTSORDNUNG

§ 52. Jeder Mitgliedsstaat der Kommission kann die Abänderung der Geschäftsordnung verlangen; er muß die Bestimmungen, die geändert werden sollen und die Gründe für die Abänderungen genau angeben . . .

Die Entscheidung, die Geschäftsordnung abzuändern oder zu ergänzen, wird von der Kommission mit Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder getroffen.

Namensverzeichnis

- Apro, A. 79
- Bokor-Szegö, H. 101
- Chruschtschow, N. 12, 40, 58, 66
- Ceausescu, N. 72
- Cuperus, K. W. 61
- Djuric, D. 42
- Eisenhower, D. 58
- Faddejew, N. 79
- Förster, K. 85
- Frühbauer, E. 111
- Hoffmann, E. 90
- Iovanovic, R. 32, 36
- Jarkow, V. I. 58
- Kådär, J. 74, 79
- Kapikraian, L. 48
- Kiesinger, K. G. 83
- Klaus, J. 74, 83
- Kreisky, B. 73
- Linhart, L. 33
- Morozow, G. 33 ff.
- Novotny, A. 80
- Nye, J. S. 13, 132
- Orsini-Rosenberg, F. 17
- Ort, A. 75
- Pauker, A. 26 f.
- Péter, J. 74
- Pethö, T. 74 ff.
- Pfusterschmid-Hardenstein, H. 89
- Polacek, K. 79
- Puja, F. 58
- Raab, J. 57
- Rankovic, A. 36
- Renner, K. 16
- Rudenco, T. 33
- Schärf, A. 58 f.
- Schmitter, Ph. 132 f.
- Shiwkoff, Th. 72
- Seidl-Hohenveldern, I. 21, 25
- Seiler, E. 77, 85 f.
- Sik, E. 56, 60
- Stalin, J. 29, 40 f.
- Tito, B. 12, 29, 36, 40
- Vachuda, R. 77
- Weil, R. 31
- Wodak, W. 58
- Wyschinski, A. 16 f., 21, 24 f., 99
- Zellentin, G. 10 f.

Index

Abkommen der Donaustaaten über Schifffahrt:

- Jugoslawien—Rumänien 43
- Jugoslawien—UdSSR 43
- Jugoslawien—Österreich 43
- Österreich—Ungarn 53 f.
- Österreich—UdSSR 54
- Rumänien—Bulgarien 46
- Rumänien—UdSSR 47
- Ungarn—Tschechoslowakei 46
- Abstimmung (DK) 7 ff., 13, 26 ff.,
100 ff.

Alliiertes Kontrollrat 15

Balkan

- Atomwaffenfreie Zone 2, 74
- Föderation 29
- Verbesserung der Zusammenarbeit
73

Budget der DK 36, 98

Bulgarien 5

— Jugoslawien 68, 70

— Rumänien 46, 72 ff.

Bundesrepublik Deutschland

— Beitritt 6, 57, 82 ff.

Container 118

Dnjepr-Weichsel-Verbindung 62

— Kraftwerke am Dnjepr 79

ECE — siehe UN-Wirtschaftskommission für Europa

Eis auf der Donau 47, 72, 117 f.

Eisernes Tor

— Arbeitsgruppe der DK 70 ff., 104

— Kraftwerk 7 f., 66 ff., 114, 129 ff.

— RGW 51 f.

— Streitigkeiten mit Rumänien 8, 12,
32

— Verwaltung 5, 8, 12, 42, 66 ff.

Europäische Donaukommission 5, 8 f.

— Rom 23

Europäische Konferenz für Sicherheit
und Zusammenarbeit 2, 14, 74, 134

EWG 3 ff.

— Donaukommission 61, 83 ff.

— Europäische Verkehrsministerkonferenz 61

— Ständige Vertreter 89

Frankreich 3, 20 ff.

Großbritannien 3, 20 ff., 29

Großer Ausbauplan der Donau 6, 13,
67, 98, 108 ff.

— RGW 52

— Investitionen 109 ff.

Häfen 115, 126 ff.

Havarien 37 ff., 49 f.

Hydroprojekt 52

Integrationstheorie

— Funktionalismus 9 ff., 99, 132 f.

— Intersystemare Kooperation 10 ff.

— Konvergenztheorie 10 ff.

— Prinzip der friedlichen Koexistenz
10 ff.

— „Spill-over“-Effekte 12, 106 ff., 132

Internationale Donaukommission 9,
21 ff., 26

Kalter Krieg 1, 29, 134

Kanäle

— Belgrader Konvention 28

— Donau-Oder-Elbe 62, 75, 76 ff.

— ECE 62

— Rhein-Main-Donau — siehe RMD-
Kanal

— Sulina 122

Kominform 17, 29 ff.

Kraftwerksprojekte 27, 129 ff.

— Bratislava/Wolfsthal 75 ff.

— Cernavoda 73

— ET-K — siehe Eisernes Tor

— Islatz-Somovits 72

Kriegsschiffe 25

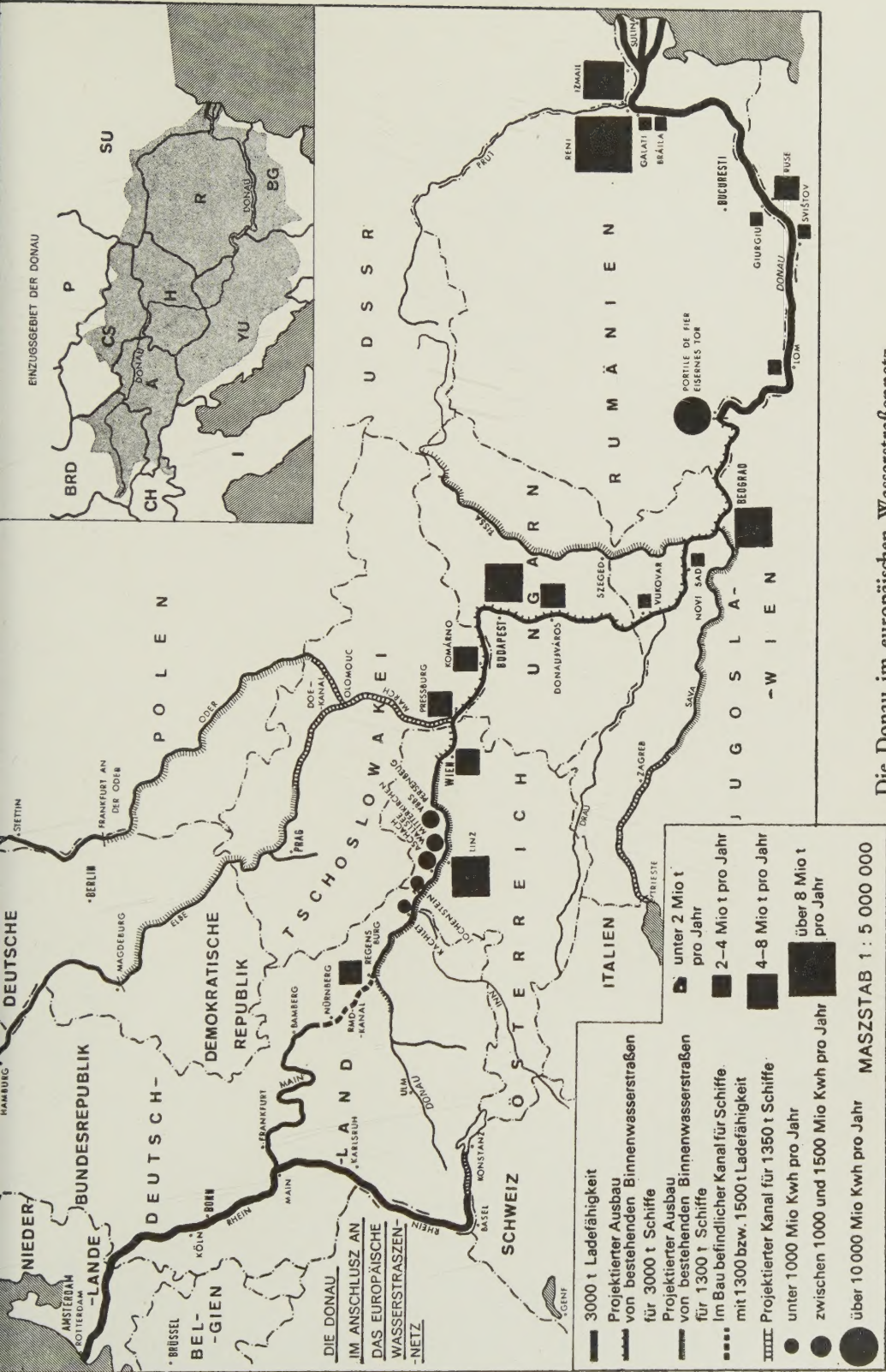
March 75 ff.

Marshall-Plan 1, 27

Mosel 27

Moskauer Vorkonferenz 17, 27, 29

- NATO 2, 5
 — Jugoslawien 40
 Nord-Süd-Beziehungen 2 ff.
 — Unpaarigkeit der Wirtschaftsbeziehungen 122 f.
- OECD 4 f.
 OST-WEST-Entspannung 54, 56, 58 f.
 Österreich
 — Beitritt 6, 57 ff.
 — Österreichischer Kanal- und Schifffahrtsverein 112
 — Staatsvertrag 2, 54 ff.
- Pariser Friedensvertrag (1856) 8 f., 21 ff., 26
 Pariser Konferenz (1921) 20 ff., 26
 Potsdam, Konferenz von 16, 18
 Pruth 117
- RGW
 — Energiewirtschaftliche Kommission 46, 50 ff., 79, 129 f.
 — Fischfang 47
 — Gründung 2 ff., 45 ff.
 — Transportkommission 46, 48, 50 ff.
 — DK 50 f.
- Rhein-Main-Donau-Kanal
 — ECE-Studie 62 ff., 121 ff.
 — Planung 62 ff., 83 ff.
 — Rheinschifffahrt 124
 — Rhein-Main-Donau-AG 85 f.
- SAVE 117
 — Schifffahrt 37
- Schlichtungskommission 99 f.
- Schifffahrtsgesellschaften
 — Betriebsgemeinschaft 134
 — Bratislava-Abkommen 4 f., 48 ff.
 — Budapester Konferenz 49
 — Donaukommission 50, 103
 — Gemischte S. 19 f., 30 ff., 48
 — Tarifpolitik 119 f.
- Signale, Schifffahrtszeichen 37, 116 f.
 Sinaia, Abkommen von 21 f.
- Sonderstromverwaltungen
 — Donaumündung 47
 — Eisernes Tor — siehe Eisernes-Tor-Kraftwerk
 — Gabčíkovo-Gönyü 35, 78 ff., 102, 113
 — Sondergebühren 26, 119 f.
- Theiss 46, 117
- UN (Vereinte Nationen)
 — Internationaler Gerichtshof 99
 — Generalversammlung 101
 — Regionalorganisationen in Afrika und Asien 64
 — Spezialorganisationen
 — OMM 63, 92
 — IAEA 63, 92
 — UIT 92
 — Wirtschafts- und Sozialrat 18
- UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE)
 — Kontakte zur DK 59 ff.
 — Komitee für elektrische Energie 62
 — Organisation 4 ff., 17
 — Transportkomitee 61
 — Subkomitee für Binnenschifffahrt 61 ff.
- Umweltschutz 129
- USA 20 ff., 29
- Verschmutzung (der Donau) 129
- Warschauer Pakt 2, 5, 75
 Wettervorhersage 117 f.
- Zusatzprotokoll der Belgrader Konvention 22
 — Österreich 58



Die Donau im europäischen Wasserstraßennetz

